Abo-Service: 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 35 / 09. AUGUST 2023

WRC: Heimpleite bei Rallye Finnland

Evans-Sieg nach Rovanperä-Crash

56 Seiten

Formel 1: Halbzeit-Bilanz

Wer ist die wahre Nummer zwei?

Endurance-WM: 8h Suzuka

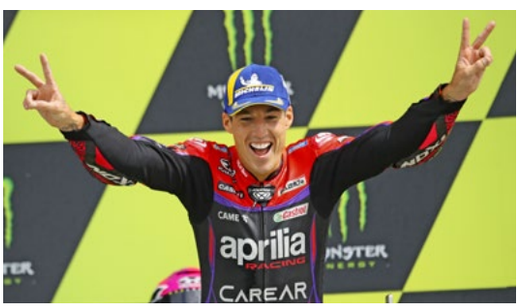
Honda dominiert beim Heimspiel

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 35

DTM am Nürburgring

Lambo-Party dank Bortolotti und Paul



Motorrad-WM in Silverstone

Espargaró siegt mit Last-minute-Attacke

IMSA in Road America

Porsche-Duo lässt nichts anbrennen

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Wie kommt die Königsklasse aus der Regenfalle? **S. 4**
Formelsport F1-Halbzeitbilanz und aktuelle Formel-News **S. 6**
Historie Ferraris Druckmittel: Der 637 für die IndyCars **S. 10**
Formelsport Kirkwood feiert in der „Music City" Nashville **S. 12**
Sportwagen Porsche holt IMSA-Sieg auf der Road America **S. 14**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 17**
Rallye-WM Evans gewinnt in Finnland, Rovanperä crasht **S. 18**
Rallye WRC2 Finnland und weitere aktuelle Hintergründe **S. 22**
Rallye Nachruf Manfred Hiemer und Rallycross in Mettet **S. 25**
DTM Zwei Lamborghini-Siege beim Eifel-Wetterroulette **S. 26**
Tourenwagen Hintergründe aus der TCR und NASCAR **S. 30**
Hist. Sport Vorschau auf die 50. Ausgabe des Oldtimer-GP **S. 32**

Motorrad:

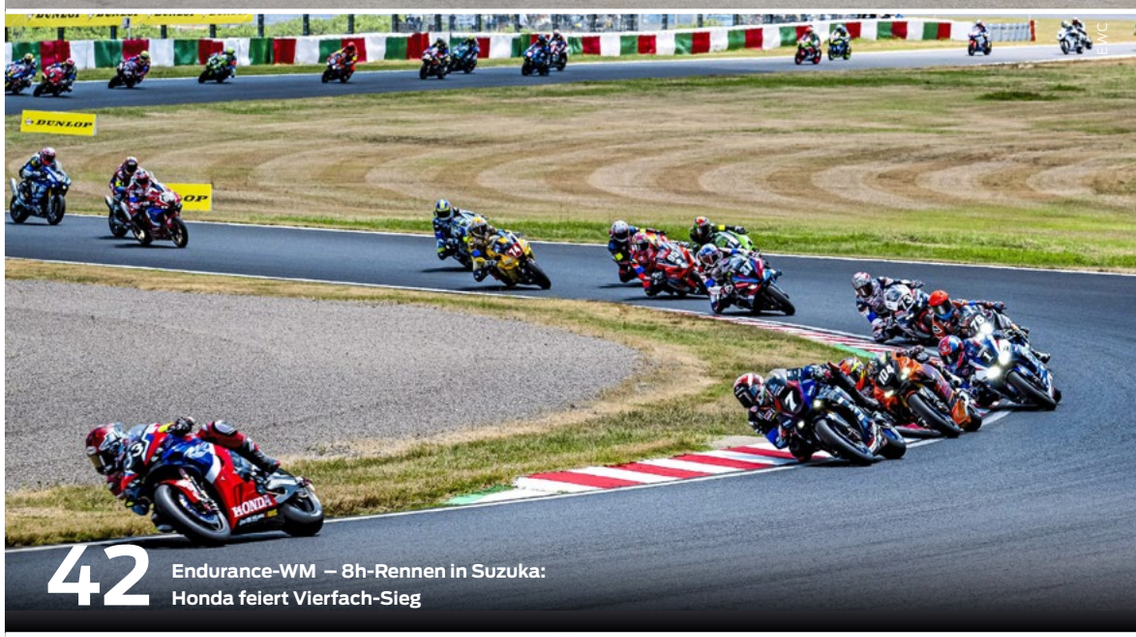
MotoGP A. Espargaró holt ersten Saisonsieg für Aprilia **S. 34**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Silverstone **S. 36**
Moto2-WM Aldeguer gewinnt, Acosta wieder WM-Leader **S. 38**
Moto3-WM David Alonso feiert seinen ersten WM-Erfolg **S. 40**
Endurance-WM Honda-Vierfachsieg beim Heimrennen **S. 42**
Straßensport Alles zu den Rennen der IDM in Spielberg **S. 44**
Straßensport MotoE: Sieg und Crash für Krummenacher **S. 47**
Offroad MX Masters in Gaildorf und Speedway-EM **S. 48**
Offroad Flattrack-WM in Manchester und weitere News **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**

INDYCAR

12 IndyCar in Nashville: Andretti-Talent gewinnt Stadtkurs-Spektakel



BYC

42 Endurance-WM – 8h-Rennen in Suzuka: Honda feiert Vierfach-Sieg

RED BULL

22 Rallye Finnland – WRC2-Klasse: Mikkelsen übernimmt Tabellenführung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Alpine tauscht sein Führungspersonal aus, ersetzt erfahrene Leute durch unerfahrene, hat aber keinen Plan. Das ist die Anleitung zur Selbstzerstörung.

Es war noch nie eine gute Idee, wenn sich Leute, die Autos verkaufen, in das Renngeschäft ihrer Marke einmischen. In der Industrie gelten andere Gesetze als im Sport. Das beginnt schon in der deutlich unterschiedlichen Taktzahl. Auf der Rennstrecke wird alle 14 Tage abgerechnet, beim Verkauf von Autos alle paar Jahre.

Trotzdem brauchen gewisse Dinge im Motorsport Zeit. Eine Story wie die von BrawnGP, die in ihrem ersten Jahr Weltmeister wurden, gibt es nur ein Mal in 73 Jahren Formel 1. Genau genommen war das Wunder von 2009 die Fortsetzung des Honda-Werksteams, das Ende 2008 verfrüht wegen Erfolglosigkeit eingestellt wurde. Auch hier trafen Automanager die falsche Entscheidung. Weil sie ungeduldig wurden, nicht mehr an das Projekt glaubten und nicht erkannten, dass Ross Brawn einen Plan für die Wende hatte, indem er mit der Entwicklung des 2009er Autos weit vor allen anderen begann.

Aber wir wollten eigentlich über Alpine reden. Dort hatte man 2021 einen Plan über 100 Rennen aufgesetzt, die man sich zugestand, bis das Team reif für Siege und Titel sein sollte. Zwei Jahre lief das ganz ordentlich. Bis in diesem Jahr der Aufwärtstrend eine Delle bekam. Die Konzernleitung reagierte nervös. Hätte man hinter die Kulissen geschaut, hätte man festgestellt, dass die Probleme nicht von den Leuten geschaffen wurden, die man später dafür verantwortlich machte. Das PS-Defizit geht auf das Konto der Motorenabteilung in Viry. Die Fahrerpaarung ist das Resultat schlechter Verhandlungstaktik von Luca de Meos Musterschüler Laurent Rossi. Man verlor Fernando Alonso und Oscar Piastri und bekam Pierre Gasly. Der Automanager Rossi unterschätzte, dass man mit Fahrern nicht umspringen kann wie mit Lieferanten oder Händlern. Seine Hoffnung, er könne die Fehler dem Team anlasten, wurde zum Eigentor.

Rossi musste als Erster gehen. Nur eine Woche später auch Teamchef Otmar Szafnauer und Sportdirektor Alan Permane. Technikdirektor Pat Fry war dem Chaos schon vorher entflohen. Der Fehler im System war, dass Szafnauer nie frei entscheiden konnte. Das Hauptquartier in Frankreich redete immer mit. So funktioniert Motorsport nicht. Die Chassisfraktion steht jetzt ohne drei Schlüsselfiguren da und empfängt nun die Befehle direkt aus Paris. Bruno Famin empfahl sich als neuer Chef, indem er De Meo eine Abkürzung zum Erfolg versprach. Wie die aussehen soll, weiß vermutlich nicht mal er selbst.

Erfahrung wurde falscher Kompetenzverteilung geopfert, Stabilität aufs Spiel gesetzt, die Stimmung im Team auf Minusgrade heruntergefahren. Das sind Todsünden. Michael Andretti wäre gut beraten, Alpine ein Kaufangebot zu machen. Er könnte damit Erfolg haben. Die Zündschnur im Hauptquartier bleibt weiter kurz. Wenn sich nicht bald Erfolg einstellt, ist Verkauf für De Meo vielleicht eine Option.

Michael Schmidt
Redakteur

49 **Speedway-EM in Güstrow: Vorjahressieger dominiert erneut**

QUASCHNING

MSa-Paddock

DER KLASSIKER AUS WISCONSIN
Road America gehört zu den spektakulärsten Rennstrecken in Nordamerika. Im letzten Herbst wurde die Strecke neu asphaltiert, was den Charakter verändert hat: Weniger Reifenverschleiß, aber mehr Grip.

UND DIE SONNE SCHIEN DOCH
Das Eifelwetter zeigte sich am DTM-Rennwochenende am Nürburgring sehr durchwachsen. Wie Redakteur Michael Bräutigam mit diesem Foto in der Startaufstellung am Samstag dokumentiert, schaute die Sonne aber zeitweilig doch durch.

POLE-POSITION
Da unser Rallye-Reporter Reiner Kuhn schon für die Testrallye bei Tampere in Finnland weilte, war er erstmals in seiner 30-jährigen MSa-Historie der Allererste bei der Akkreditierung – scheinbar auch zur Freude des finnischen Empfangskomitees.

MIT DEN FAHRERN MITFÜHLEN
MSa-Reporter Imre Paulovits fuhr mit dem Motorrad nach Silverstone. So musste er das Gleiche am eigenen Leib erleben wie die Fahrer auf der Strecke. Doch zum Schluss kam die Sonne noch heraus.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Blindflug bei Regen

Das Rennwochenende in Spa hat das neue Problem der Formel 1 mit Regen verdeutlicht. Pirelli überlegt nun, einen neuen Intermediate-Reifen einzuführen, damit die Show bei wenig Nässe besser wird.

Von: **Tobias Grüner**

Wenn in der Formel 1 über die Reifen gesprochen wird, dann ist das normalerweise kein gutes Zeichen für den Lieferanten. In Spa-Francorchamps wurde aber schon über die Pirelli-Produkte diskutiert, da waren die Autos noch keinen einzigen Meter gefahren. Beim Treffen der Formel-1-Kommission am Freitag stimmten die Vertreter der Teams und die F1-Bosse darüber ab, ob das Heizdecken-Verbot wie geplant 2024 kommen soll. Am Ende entschieden sich die Verantwortlichen dafür, das Vorhaben noch mindestens ein Jahr zu verschieben.

Bei Pirelli arbeitet man nun schon lange daran, einen Reifen zu entwickeln, der auch ohne Vorwärmen schnell ins Arbeitsfenster kommt. Die letzten Tests seien positiv verlaufen, erklärten die Italiener. Dass die neuen Gummis nun doch nicht zum Einsatz kommen, dürfte sicher den ein oder anderen Reifen-Ingenieur enttäuschen. Sportchef Mario Isola versuchte es positiv zu sehen: „Mit der gewonnenen Zeit können wir die neuen Reifen nun unter noch mehr verschiedenen Bedingungen auf anderen Strecken testen und weitere Daten sammeln."

Bei Pirelli will man nun intern darüber entscheiden, ob an den aktuellen Slicks für 2024 noch etwas geändert wird. Für größere Neuentwicklungen ist die Zeit zu knapp. „Man könnte höchstens noch etwas bei den Abständen zwischen den einzelnen Mischungen nachjustieren."

> „Wenn wir bei nasser Strecke nicht oder nur hinter dem Safety Car fahren, dann stimme ich den Fahrern zu, dass der Full-Wet-Reifen unbrauchbar ist."
>
> Mario Isola, Sportchef Pirelli

Es wurde in Spa aber nicht nur über Slicks und Heizdecken diskutiert, sondern auch über die Reifen-Performance bei feuchten Bedingungen. Im Sprint am Samstag präsentierte sich der Asphalt zu Beginn so nass, dass die Rennleitung das Feld aus Sicherheitsgründen fünf Runden lang auf Full Wets hinter dem Safety Car herzuckeln ließ. Bei Startfreigabe war die Strecke dann so weit abgetrocknet, dass die ersten Piloten noch vor dem Zielstrich an die Box gingen, um sich Intermediates abzuholen. Das Problem sind die Sichtverhältnisse mit den aktuellen Autos.

Die breiten Reifen und der große Diffusor saugen das Wasser förmlich aus dem Asphalt nach oben und sorgen für extreme Gischt. Sobald erste kleine Pfützen auf der Piste stehen, sind die Piloten im Blindflug unterwegs. Früher hat die Rennleitung das Risiko mehr oder weniger toleriert. Nach einigen schweren Unfällen in den Junior-Serien setzte aber nach und nach ein Umdenken ein. Die neue Ansage lautet: Bei Regen wird einfach gar nicht mehr gefahren.

Warten auf Spray Guards

Weil das natürlich zu Frust bei den Fans an der Strecke und an den TV-Geräten führt, arbeitet die FIA fieberhaft an Lösungen für das Problem. Doch ein erster Test mit sogenannten Spray Guards in Silverstone war nicht besonders erfolgreich. Die neu entwickelten Radabdeckungen, die an einem Mercedes W14

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit den modernen Autos wird die Sicht auf feuchter Strecke zum Problem. Gefahren wird gar nicht oder nur hinter dem Safety Car

WILHELM

montiert wurden, haben die Gischt nach Informationen von Motorsport aktuell kaum reduzieren können. „Mit diesen Autos ist es nicht einfach, eine Lösung zu finden, die funktioniert“, gibt Isola zu bedenken. „Die Gischt kommt ja nicht nur von den Reifen, sondern auch vom Diffusor. Und man kann ja schlecht den kompletten Diffusor abdecken.“

Auch der Einsatz eines sogenannten Drainage-Asphalts mit offenen Poren in der Oberfläche, in denen das Wasser versickern kann, wurde bereits diskutiert. Laut Isola ist das aber auch nicht der goldene Schuss: „Ich habe schon mit den Jungs gesprochen, die für den Bau der Strecken verantwortlich sind. Leider ist dieser Belag für unsere Zwecke nicht einsetzbar. Die Belastung durch die Reibung der Reifen würde die Oberfläche beschädigen.“

Am letzten Rennwochenende vor der Sommerpause wurde aber auch an Pirelli selbst Kritik geübt. Der neue Full-Wet-Reifen, der erst mit dem Rennen in Monaco eingeführt wurde und einen deutlichen Fortschritt gegenüber dem alten Modell darstellen soll, erwies sich in Spa als unbrauchbar. Normalerweise sollte der sogenannte Crossover-Punkt von Intermediate zum echten Regenreifen bei 115 Prozent der Rundenzeit im Trockenen liegen. Auf der Ardennen-Achterbahn lag er aber bei 120 Prozent – also ein gutes Stück zu hoch.

„Das Problem ist, dass wir Regenreifen nur mit künstlicher Bewässerung in Paul Ricard und in Fiorano testen können“, verteidigt sich Isola. „Diese Strecken sind vom Charakter ganz anders als Highspeed-Kurse wie Spa oder Silverstone, die den Reifen deutlich mehr beanspruchen.“ Pirelli könne auch nicht einfach woanders hingehen und auf Regen warten. „Wenn es einen Schauer gibt, ändern sich die Bedingungen ständig. Und wenn die Strecke nur einen Tick trockener oder nasser ist, verfälscht das sofort die Daten.“

Full Wet unbrauchbar

Der Italiener stimmt aber der Kritik der Fahrer zu, dass der Full-Wet-Reifen in seiner aktuellen Form unbrauchbar ist, weil bei stehendem Wasser sowieso nicht gefahren wird. Und wenn, dann nur hinter dem Safety Car. Der Reifenpapst will den Teams deshalb einen neuen Vorschlag unterbreiten: „Unserer Meinung nach wäre es die beste Lösung, wenn wir einen neuen Intermediate-Reifen mit einem größeren Arbeitsfenster entwickeln – man könnte ihn Super-Intermediate oder Intermediate Plus nennen. Dieser Intermediate sollte mit mehr Wasser umgehen können als der aktuelle. Er muss einen größeren Bereich abdecken – von zu feucht für Slicks bis zu dem Punkt, an dem es wegen zu viel Nässe zu gefährlich wird.“

Wenn es statt zwei verschiedener Regenreifen künftig nur noch ein Produkt geben würde, könnte das auch der Nachhaltigkeit dienen. Aktuell liefert Pirelli vier Sätze Intermediates und drei Sätze Full Wets an jeden Fahrer, von denen selbst an feuchten Wochenenden regelmäßig viele Sets ungenutzt zurückgegeben werden. Gibt es nur noch eine Sorte Regenreifen, könnte man die Anzahl der Sätze möglicherweise reduzieren.

Die neue Idee des „Intermediate Plus“ soll den Teams und Fahrern schon bald zur Diskussion vorgelegt werden. Ob eine schnelle Einigung erzielt werden kann, ist aber fraglich. Die Teams wollen neue Produkte in der Regel erst einmal testen. Und selbst wenn die Rahmenbedingungen für eine Einführung zügig geschaffen werden, benötigt Pirelli eine gewisse Vorlaufzeit: „Wir haben bereits eine Vorstellung, wie das Profil eines solchen Reifens aussehen könnte, weil wir diese Idee schon in der Vergangenheit diskutiert haben. Aber wir müssen natürlich erst einmal die Backformen produzieren. Das braucht mehrere Monate. Die ersten Testfahrten könnten also frühestens im Winter starten. Weil die Produktion für Überseerennen sehr früh beginnen muss, ist ein Einsatz direkt zum Saisonstart 2024 ausgeschlossen“, gibt Isola zu bedenken.

Wenn klar ist, dass der neue Intermediate sowieso erst 2025 an den Start gehen kann, wird sich Pirelli mit der Entwicklung sicher noch etwas Zeit lassen. Noch ist nämlich nicht raus, wer den neuen Lieferauftrag für die Königsklasse erhält. Außer Pirelli macht sich auch Bridgestone Hoffnung, die Ausschreibung für den Zeitraum 2025 bis 2027 zu gewinnen. Nach Auskunft der Formel-1-Bosse kann sich die Entscheidung noch etwas länger hinziehen. Klar ist nur, dass sich die Fans in nächster Zeit auf weniger Action einstellen müssen, wenn sich das Wetter von seiner schlechten Seite zeigt. ■

WILHELM

Das Heizdecken-Verbot kommt nun doch nicht wie geplant 2024

ASTON MARTIN

Pirelli will den Full Wet abschaffen, wenn er im Rennen nicht gefahren wird

PIRELLI

Mario Isola brachte einen neuen „Intermediate Plus“-Reifen ins Spiel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Einer gegen alle

WILHELM

Verstappen und Red Bull fahren alles platt. Als bester Verfolger profiliert sich gerade McLaren

Red Bull fährt alles in Grund und Boden. Ist McLaren schon die wahre Nummer zwei im Feld? Und warum holen Ferrari und Mercedes nicht auf? Geht es mit Alpine nur noch bergab? Antworten auf viele Fragen.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Saison lebt wie die von 1988 von einer Frage: Ist Red Bull unschlagbar? Damals brauchte es Jean-Louis Schlesser, um McLaren zu Fall zu bringen. Und diesmal? Dass Max Verstappen Weltmeister wird, steht schon fest. Wenn die Saison so weitergeht, feiert er in Katar mit Rosenwasser. Soll es früher passieren, muss Sergio Pérez mithelfen. Wenn es länger dauert, muss Verstappen Fehler machen. Davon ist im Moment nicht auszugehen. Verstappen macht keine Fehler, egal ob er von der Pole-Position, als Zweiter oder Sechster startet. Ob es heiß ist, Regen fällt oder das Wetter komplett verrückt spielt. Und der Red Bull ist kugelsicher. Bis jetzt.

Der Dominator ist der Konkurrenz meilenweit voraus. Von 9,5 Sekunden im besten Fall bis zu 38,6 im schlimmsten. Natürlich ist dieser Red Bull RB19 das beste Auto im Feld, wenn auch er Schwankungen zeigt, die nur nicht auffallen, weil er an seinen schlechtesten Tagen immer noch besser ist als die Konkurrenz an ihren besten. Aber Verstappen hat diese Groundeffect-Autos auch besser verstanden als seine Kollegen, und sie kommen seinem Fahrstil mehr entgegen als die Generation davor. Wer über den Unterboden das Maximum an Abtrieb generieren will, muss auf einer sauberen Linie durch die Kurve. Je weniger eingeschlagene Vorderräder, je weniger Schräganströmung, umso besser. Verstappen fährt oft rundere Linien als seine Rivalen. Die Groundeffect-Autos belohnen Vertrauen. Vertrauen, dass das Heck auch kleben wird. Und dass man das Auto schon abfängt, wenn man es mal übertreibt. Verstappen hat dieses Vertrauen.

> „Es ist die bittere Wahrheit, dass ein Red Bull alle anderen um 33 Sekunden abgehängt hat. Als wäre ein Formel-1-Auto gegen die Formel 2 gefahren."
>
> Toto Wolff

Spannung nur am Samstag

Der Red Bull RB19 ist der beste Allrounder im Feld. Er kann schnelle Kurven nicht so gut wie der McLaren, ist dafür besser in mittelschnellen und langsamen. Er hat nicht die Traktion wie der Aston Martin, doch dafür eine gleichbleibende Balance durch die Kurve. Und das bedeutet geringe Reifenabnutzung. Und der RB19 ist das schnellste Auto auf den Geraden. Mit DRS noch mehr als ohne. In Spa zeigte sich der Unterschied: Im Q3 für das Hauptrennen war DRS erlaubt, im SQ3 für den Sprint nicht. Red Bull legte bei offenem Heckflügel 20,3 km/h zu, Mercedes nur 13,2 km/h.

In dieser Saison wünscht man sich oft, ein Grand-Prix-Wochenende wäre schon am Samstag zu Ende. Zu vorhersehbar ist, was am Sonntag passiert. Man muss schon dankbar sein, wenn Verstappen nicht vom Start bis ins Ziel führt. Der Samstag steht oft im totalen Kontrast zum Rennen. Da geht es auf manchen Strecken so spannend zu wie selten in der Geschichte der Königsklasse.

Am Hungaroring trennte im Q1 die Winzigkeit von 0,895 Sekunden den Ersten vom Letzten. Im Q2 lagen 0,889 Sekunden zwischen Platz 1 und 15. Im Q3 war der Zehnte nur 0,577 Sekunden von der Pole-Position entfernt. Und die ging an Lewis Hamilton. Auch Lando Norris

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

lag nur 0,085 Sekunden zurück. Die Diskrepanz zwischen Qualifikation und Rennen erklärt sich dadurch, dass frische, weiche Reifen für eine Runde viele Defizite der Autos überdecken.

Im Rennen ist alles anders. Mit 100 Kilogramm Sprit an Bord, Gripverlust ab der zweiten Runde, höheren oder tieferen Temperaturen, einer anderen Windrichtung, härteren Reifenmischungen und verwirbelter Luft im Verkehr entfernt sich das Auto vom Idealzustand. Plötzlich verändert sich die Balance in den Kurven, der Fahrer kämpft mit Unter- oder Übersteuern, und das stresst die Reifen. Da spielen der Red Bull und Verstappen ihre Stärken aus.

Nach zwölf Rennen hat Verstappen 314 von 336 möglichen Punkten eingesammelt. Eine Quote von 93 Prozent. Sergio Pérez kommt nur auf 189 Zähler. Der Mexikaner tut sich vor allem in seiner einstigen Spezialdisziplin schwer. Verstappen hat ihn längst als besten Reifenflüsterer entzaubert. „Der Pérez muss so am Limit fahren, um mit Max halbwegs mitzuhalten, dass er sich dabei die Reifen kaputtmacht“, analysiert Red Bull-Sportchef Helmut Marko. Red Bull hat diese Groundeffect-Autos voll verstanden. Das liegt auch daran, dass man bessere Analyse-Werkzeuge hat als die Gegner und weiß, wonach man suchen muss. Deshalb tut die reduzierte Windkanalzeit auch nicht weh. Bouncing ist schon lange kein Thema mehr. Jedes Upgrade zeigt die von den Simulationen prognostizierte Wirkung. Die Ingenieure vertun sich höchstens mal mit der Fahrzeugabstimmung.

Es ist mit diesen Autos nicht mehr so einfach, nur Abtrieb draufzupacken. „Er muss auch stabil sein. Du kannst dir ganz schnell Balanceprobleme einhandeln“, weiß Aston-Martin-Teamchef Mike Krack. Lando Norris sieht es genauso: „Wenn wir so viel Abtrieb hätten wie Red Bull, wären wir nicht automatisch gleich schnell. Es kommt auch darauf an, wie sich das Auto in den Kurven von Eingang bis Ausgang verhält.“ Und wenn man es für einen Kurventyp hinkriegt, heißt das noch lange nicht, dass es für andere Kurven funktioniert.

Die direkten Verfolger Mercedes, Ferrari, Aston Martin und McLaren haben alle ihre Stärken und Schwächen, je nach Strecke und äußeren Bedingungen. Mercedes ist in dieser Gruppe die größte Konstante, Ferrari das Irrlicht. McLaren zeigt aufsteigende Tendenz, Aston Martin einen Abwärtstrend. Die Schwankungen deuten darauf hin, dass die Ingenieure immer noch im Nebel stochern. Wie sonst kann bei Mercedes in Spa das Bouncing zurückkehren? Nur bei McLaren bekommt man langsam den Eindruck, dass die Designabteilung weiß, was sie tut. Weil sie die Probleme Stück für Stück abarbeitet und nicht versucht, mit einem Rundumschlag das Wunder zu schaffen.

> „Das Verfolgerfeld ist so eng, dass zwei Zehntel den Unterschied zwischen vorne und hinten ausmachen. Die Strecke bestimmt, wer schnell ist und wer nicht.“
>
> Frédéric Vasseur

Der Mercedes W14 kann seit dem großen Upgrade beim GP Monaco langsame Kurven besser als schnelle. Vorher war es umgekehrt. Das liegt daran, dass die Umbauten den Abtrieb an der Vorderachse erhöht haben, das Heck aber nicht mithalten kann. In schnellen Kurven fehlt den Fahrern das Vertrauen. George Russell mehr als Lewis Hamilton. Deshalb tendiert er öfter zu einem Setup mit mehr Abtrieb. Hitze ist gut für Mercedes, Kälte schlecht. Dann bringt man die Reifen nicht schnell genug auf Temperatur.

Ferrari hat ein Problem in Kurven mit einem langen Radius. Bei eingeschlagenen Vorderrädern reißt im Heck der Abtrieb ab. Der SF-23 spielt seine Qualitäten auf den Geraden und in langsamen Kurven aus. Dazu darf es aber nicht zu heiß und zu windig sein. Die beiden großen Aerodynamik-Pakete in Spanien und England brachten keine nachhaltige Besserung. „Wir bräuchten einen Mix aus Baku, Spielberg und Spa“, träumt Teamchef Frédéric Vasseur.

Aston Martin ist seit dem großen Upgrade in Montreal aus dem Tritt geraten. Was mit einem zweiten Platz verheißungsvoll begann, geriet in England, Österreich und Ungarn ins Stocken. Plötzlich konnte der AMR23 Dinge nicht mehr, bei denen er vorher gut war. Zum ▷

WILHELM

Ferrari ist ein Irrlicht und bis jetzt nur in Baku, Spielberg und Spa stark

WILHELM

Zwei Schritte vor, einer zurück: Trotzdem zeigt Mercedes die größte Konstanz

WILHELM

McLaren mischt erst seit dem GP Österreich mit. Auf allen Streckentypen

WILHELM

Williams führt im Tabellenkeller. Die vier Schlusslichter haben 34 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Formel-1-Routine auf dem Podest: Zweimal Red Bull, einmal McLaren

Beispiel langsame Kurven. Oder Reifenschonen. Hohe Asphalttemperaturen sind Gift. Dann neigen die Reifen zum Überhitzen. Überall, wo Effizienz verlangt wird, büßt der Aston Martin mit seiner Ineffizienz. Da muss dann der Heckflügel eine Stufe flacher gestellt werden als gewünscht, um auf den Geraden nicht zu verhungern. Das kostet Zeit in den Kurven. Krack verspricht: „Wir sind gerade dabei, die negativen Seiteneffekte, die uns das Montreal-Upgrade gebracht hat, abzustellen."

McLaren demonstrierte, dass man mit dem richtigen Upgrade auch einen großen Schritt nach vorne machen kann. Bis zum GP Österreich schlugen sich die McLaren mit HaasF1, Williams, Sauber und Alpha Tauri herum. Dann brachte ein Aero-Paket in zwei Stufen mit neuem Unterboden, Seitenkästen und Flügeln die Wende. McLaren sprang mit einem Zeitgewinn von sieben Zehnteln direkt ins Verfolgerfeld und bestätigte die starke Form mit vier starken Rennen auf vier unterschiedlichen Strecken. In Spa war man nur auf trockener Strecke schlecht bestückt. Es fehlt noch ein Heckflügel für schnelle Strecken. „Das stand in der Prioritätenliste auf dem letzten Platz", gab Teamchef Andrea Stella zu.

Alpine im Niemandsland

In schnellen Kurven ist der MCL60B ein Ass. „Da können nicht mal wir mithalten", bestätigt Verstappen. Stella resümiert: „Unser Auto ist effizienter geworden, wir haben an beiden Enden mehr Abtrieb, und das schont uns im Rennen die Reifen. Nur mit den langsamen Kurven unterhalb von 120 km/h haben wir noch ein Problem." Irgendwie traut man den McLaren-Ingenieuren zu, dass sie auch das lösen.

Alpine fährt sein eigenes Rennen zwischen Gut und Böse. Zwei bis drei Zehntel nach oben und nach unten isolieren die Franzosen vom Rest. Dem Motor fehlen zwischen 20 und 30 PS auf Mercedes, Ferrari und Honda. Bei gleicher Leistung wäre der Alpine A523 nach eigener Rechnung in der Qualifikation im Schnitt der zwölf Grands Prix das drittschnellste Auto, im Rennen sogar das zweitbeste.

Am Tabellenende zählt jeder Punkt wie ein Sieg. HaasF1 hat das schnellste Auto, aber es frisst im Rennen seine Reifen. Eine Lösung ist erst nach der Sommerpause mit einer stabileren Aerodynamikplattform und besserer Felgenkühlung über die Bremsentlüftung in Sicht. Der Sauber C43 ist das Gegenteil. Die zwei großen Upgrades verpufften, weil es ewig dauert, bis die Reifen im Arbeitsfenster sind. Im Rennen profitiert man nicht vom schonenden Umgang mit den Reifen, weil der Sauber zu langsam auf den Geraden ist und die Fahrer schlechte Überholer sind. Alpha Tauri zeigt im Wettrüsten den größten Eifer mit dem mäßigsten Erfolg. Die Ingenieure bauen den AT04 laufend um und verwirren sich nur selbst.

Den stärksten Eindruck in der Schicksalsgemeinschaft hinterlässt derzeit Williams. Die B-Version des FW45 ist ein echter Fortschritt. Innerhalb von drei Rennen sprang Williams vom letzten auf den siebten Rang. Auf den schnellen Strecken kann Alexander Albon aus eigener Kraft in die Top 10 fahren.

Lando Norris sagte nach seiner knapp verpassten Pole-Position in Silverstone im Scherz: „Max macht immer alles für alle kaputt." Doch wie wäre die erste Saisonhälfte dieser WM dann ohne Red Bull gelaufen? Um es vorwegzunehmen: Ziemlich spannend. Es gäbe vier verschiedene Sieger auf vier verschiedenen Fabrikaten (Aston Martin, Mercedes, Ferrari, McLaren). Fernando Alonso hätte fünf Rennen gewonnen, Charles Leclerc drei, Lewis Hamilton und Lando Norris jeweils zwei.

Die Welt ohne Red Bull

Trotz der Vielfalt kämen mit Stand Sommerpause nur zwei Fahrer für den Titel infrage. Alonso würde die WM-Tabelle mit 231 zu 215 Punkten vor Hamilton anführen. Charles Leclerc läge mit 151 Punkten schon zu weit zurück. George Russell (143), Carlos Sainz (135) und Lando Norris (107) hätten noch mehr Rückstand. Norris behielte seine fünf Nullrunden, auch wenn man die beiden Red Bull abzieht. Dafür würden seine beiden zweiten Plätze in England und Ungarn zu Siegen. Ließe man in der fiktiven WM den Red Bull von Sergio Pérez mitfahren, wäre es trotzdem noch ein offenes Rennen. Pérez würde die Meisterschaft mit 228 Punkten und fünf Siegen anführen, vor Hamilton (192/2), Alonso (191/2), Leclerc (127/1), Russell (125), Sainz (113) und Norris (97/2). Die Hypothese hinkt natürlich etwas, denn Pérez würde ohne sein Trauma Verstappen bessere Rennen abliefern. Die Bremse sitzt bei dem Mexikaner auch im Kopf. ■

DER WM-STAND OHNE RED BULL

Fahrer	Bahrain	Saudi-Arabien	Australien	Aserbaidschan	Miami	Monaco	Spanien	Kanada	Österreich	England	Ungarn	Belgien	Gesamt
Fernando Alonso	25	26 (sR)	19 (sR)	23 (Sprint:5)	26 (sR)	25	10	25	21 (Sprint:6)	10	6	15	231 (5)
Lewis Hamilton	15	15	25	16 (Sprint:4)	15	16 (sR)	26 (sR)	19 (sR)	9 (Sprint:1)	18	19 (sR)	22 (Sprint:3, sR)	215 (2)
Charles Leclerc	-	10	-	33 (Sprint:8)	10	10	2	15	25	6	10	30 (Sprint:5)	151 (3)
George Russell	10	18	-	16 (Sprint:7, sR)	18	12	18	-	13 (Sprint:3)	12	12	14 (Sprint:2)	143
Carlos Sainz	18	12	1	21 (Sprint:6)	12	6	15	12	20 (Sprint:8)	4	8	6 (Sprint:6)	135
Lando Norris	-	-	12	6	-	4	-	-	20 (Sprint:2)	26 (sR)	25	14 (Sprint:4)	107 (2)
Lance Stroll	12	-	15	13 (Sprint:3)	1	-	12	6	13 (Sprint:7)	1	4	6	83
Esteban Ocon	-	8	-	-	6	18	8	8	4	-	-	9 (Sprint:1)	61
Oscar Piastri	-	-	8	3 (Sprint:2)	-	2	-	2	-	15	15	8 (Sprint:8)	53
Pierre Gasly	6	6	-	-	8	8	4	1	4	-	-	9 (Sprint:7)	46
Alexander Albon	4	-	-	3 (Sprint:1)	-	-	-	10	2	8	2	-	29
Yuki Tsunoda	2	2	4	4	2	-	1	-	-	-	-	4	19
Valtteri Bottas		8	-	2	-	1	-	4	-	1	1	1	18
Nico Hülkenberg	-	1	10	-	-	-	-	-	5 (Sprint:5)	-	-	-	16
Guanyu Zhou	-	-	6	-	-	-	6	-	1	-	-	-	13
Kevin Magnussen	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	8
Logan Sargeant	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	3
Daniel Ricciardo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nyck de Vries	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Angst vor Rechtsstreit

Die FIA prüft die vier Teams, die einen Antrag für einen Platz im Formel-1-Feld gestellt hatten, ein zweites Mal. Der Verband hat Angst, ein abgelehnter Bewerber könnte mit Klage drohen.

Von: **Michael Schmidt**

Eigentlich sollte der Fall längst beim Fomel-1-Management liegen. Die FIA wollte Ende Juli eine Entscheidung darüber treffen, welcher von den vier Antragstellern auf einen Platz im Formel-1-Feld den Zuschlag erhält. Gerüchte wollten wissen, dass Andretti Autosport und Hitech Grand Prix die Anforderungen erfüllen. Doch nun hat die FIA noch einmal alle vier Kandidaten einer eingehenden Prüfung unterzogen. Auch das Lucky-Sun-Projekt aus Hongkong und Rodin Cars aus Neuseeland, die sich mit Carlin verbündet haben.

Der Grund für die Verzögerung liegt offenbar darin, dass FIA und Formel 1 eine Klage befürchten, sollten die Ablehnungen nicht hieb- und stichfest begründet sein. Im Anforderungskatalog wurden die Finanzen, das Personal, die Infrastruktur, die Machbarkeit des Projekts und die Nachhaltigkeit geprüft. Doch wie viele Minus-Punkte rechtfertigen juristisch ein Nein? Im Reglement werden zwölf Plätze angeboten, es gibt aber keine festgeschriebenen Kriterien. ■

SEAN BULL DESIGN

Kommt Andretti Cadillac in die Formel 1? Die Prüfung dauert etwas länger

Formel 2

Katar statt Zandvoort

Die FIA hat den Formel-2-Kalender für 2024 vorgestellt. Der Nachwuchs ist nächstes Jahr erstmals in Katar unterwegs. Zandvoort muss ohne die Rahmenrennen der Formel-Junioren auskommen.

Von: **Tobias Grüner**

Einen Monat nach der Königsklasse hat auch die Formel 2 ihren Rennkalender für 2024 vorgestellt. Wie schon in diesem Jahr stehen wieder 14 Termine auf dem Spielplan. An jedem Rennwochenende gibt es wie üblich zwei Rennen.

Überraschend wieder dabei ist Melbourne. In der aktuellen Saison war der lange Trip nach Australien erstmals im Programm. Offenbar kam das Gastspiel gut an. Die einzige Änderung ist der Besuch auf der renovierten Strecke in Katar. Hier wurde extra ein neues, großes Boxengebäude gebaut. Dafür gibt es nächstes Jahr keine Rennen der Junior-Serien beim GP-Event in Zandvoort.

Auch die Formel 3 hat ihren Kalender vorgestellt. Sie fährt an zehn Wochenenden parallel zur Formel 2 in Bahrain, Melbourne, Imola, Monaco, Barcelona, Spielberg, Silverstone, Budapest, Spa-Francorchamps und Monza. ■

FIA F2

NACHRICHTEN

FAHRRAD-UNFALL
Toto Wolff hat sich bei einem Mountainbike-Unfall in den Sommerferien eine Ellenbogen-Verletzung zugezogen. Instagram-Bilder von Ehefrau Susie Wolff zeigen den Arm des Mercedes-Teamchefs komplett eingegipst.

GEMISCHTE Q2-BILANZ
Im zweiten Quartal sind die Einnahmen der Formel 1 im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen – von 744 auf 722 Mio. US-Dollar. Laut den Verantwortlichen sei daran vor allem die Absage des Imola-Rennens schuld. Sie habe zu Ausfällen bei den Medien-Rechten geführt.

BOSS STATT ALPHA TAURI
Red-Bull-Sportchef Helmut Marko hatte vor einigen Wochen bereits bestätigt, dass Alpha Tauri 2024 unter einem neuen Namen antritt. Laut italienischen Medienberichten steht das Team nun kurz vor einem großen Deal mit Hugo Boss. Die Modemarke, die aktuell noch bei Aston Martin an Bord ist, soll als neuer Titelsponsor fungieren.

ALFA STATT FERRARI
Auch bei Haas laufen Gespräche mit potenziellen Sponsoren für 2024. Angeblich soll Alfa Romeo daran interessiert sein, das eigene Markenzeichen auf die Ferrari-Motoren des US-Teams zu kleben. Der aktuelle Vertrag als Titelsponsor von Sauber läuft in der Winterpause aus.

FORMEL-E-PROTEST
Im Fall der Strafe für Antonio Felix da Costa beim ersten Formel-E-Lauf in London hat Porsche Berufung eingelegt. Der Portugiese hatte wegen zu niedriger Reifendrücke vorne rechts eine Drei-Minuten-Strafe kassiert. Laut Porsche handelte es sich um einen schleichenden Plattfuß, der durch Fremdteile verursacht wurde. Sollte Porsche mit der Berufung erfolgreich sein, rückt man in der Teamwertung vor auf Rang 3.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein Auto für das Museum

Der Ferrari 637 ist ein Auto, das Enzo Ferrari aus Trotz bauen ließ, weil ihm die Formel-1-Regeln für 1989 nicht gefielen. Die Drohgebärde, beim Indy 500 antreten zu wollen, zeigte Wirkung. Das war das Todesurteil für den 637.

Von: **Michael Schmidt**

Der Ferrari 637 zählt zu dem illustren Kreis von Rennautos, die nie an einem Rennen teilgenommen haben. Es wurde aus einem einzigen Grund gebaut: Enzo Ferrari wollte die Regelmacher der Formel 1 warnen, dass ein Einsatz seiner Autos in der Königsklasse kein festgeschriebenes Gesetz war. Die FIA plante 1989 von Turbos auf V8-Saugmotoren mit maximal 3500 Kubikzentimetern Hubraum umzustellen. Eine Formel 1 ohne Zwölfzylinder, das war für Ferrari damals noch undenkbar. Und überhaupt. Der alte Herr wollte sich von den Behörden nichts vorschreiben lassen.

IndyCar mit Truesports

Da kam es ihm gerade recht, dass die IndyCar-Serie in den USA langsam zu einem Höhenflug ansetzte und sogar Bernie Ecclestone ein bisschen nervös machte. Auch wenn für ein Indy-Projekt weder ausreichende Kapazitäten noch genug Geld zur Verfügung standen, gab Enzo Ferrari bei seinem Konstrukteur Gustav Brunner ein IndyCar-Auto mit einem 2,65-Liter-V8-Turbo in Auftrag.

Der Österreicher reiste extra für die letzten drei IndyCar-Rennen 1985 in die USA, um zu lernen. Als Partner wurde das Truesports-Team ins Auge gefasst. Der US-Rennstall verfrachtete im Winter 1986 einen March 85C und zwei Cosworth-DFX-Motoren nach Fiorano, der dort von Bobby Rahal zu Demonstrationszwecken gefahren und später von den Ingenieuren in Einzelteile zerlegt wurde. Auf der Basis konstruierten Brunner und seine 20 Mitarbeiter starke Designtruppe den 637, der im Sommer 1986 auf den Rädern stand. Ursprünglich sollte Adrian Newey das Auto bauen, doch dessen damaliger Arbeitgeber March zog den hochbegabten Engländer in die Formel 1 ab.

Das „Geheimprojekt“ Indianapolis blieb ganz absichtlich nicht geheim. Enzo Ferrari veröffentlichte sogar ein Statement mit den Worten: „Wir überlegen uns ein Engagement in der CART-Serie, um zu zeigen, dass wir nicht notwendigerweise auf ewig in der Formel 1 bleiben müssen.“ Das ließ die Verantwortlichen der Formel 1 im Herbst 1986 nach Maranello reisen. Der Commendatore machte seinen Standpunkt deutlich und ließ dabei als letzte Warnung im Innenhof der Fabrik den Indy-Motor laufen. Der Fingerzeig zeigte Wirkung.

Der V12 blieb in der Formel 1 eine Alternative, und der Indy-Ferrari war Geschichte. Spekulationen, dass der neue Chefkonstrukteur John Barnard Ferrari davon abriet, sich mit zwei Meisterschaften zu verzetteln, wurden von Barnard dementiert. Der IndyCar-Einsatz war schon gestorben, bevor er angeheuert wurde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rückblickend war es eine teure Übung, um das zu bekommen, was der alte Herr wollte. Michele Alboreto fuhr das Auto genau eine Installationsrunde lang auf der Teststrecke von Fiorano.

Direkt ins Museum

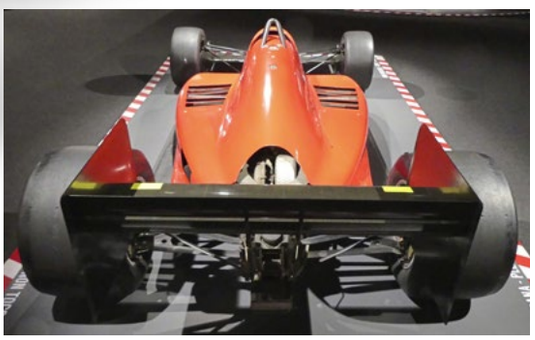
So weit die nette Anekdote aus einer längst vergangenen Zeit. Den Ferrari 637 gibt es wirklich. Er fristet heute ein bisschen verstaubt sein Dasein auf einem Stand in der Galleria Ferrari in Maranello. Ferraris Indy-Renner ist keine Schönheit. Das grobschlächtige und schlichte Design erinnert eher an ein Formel-3000-Auto. Die Nase wies im Profil Ähnlichkeiten mit dem 1984er-Williams auf. Sie war allerdings etwas spitzer, stieg aber wie ihr Vorbild kurz vor dem Cockpit steil an. Die flachen Seitenkästen waren im Heck dezent eingezogen und mit einer Stufe noch einmal abgesetzt. Die heiße Kühlluft wurde über fünf Kiemen auf der Oberseite abgelassen.

Der zweiteilige Frontflügel und der dreiteilige Heckflügel gehörten zur Straßenkurs-Version. Für die Ovale hätte Ferrari Spezialflügel konstruieren müssen. Die Aufhängungsgeometrie war gängige Formel-1-Technik. Vorn wie hinten je zwei Dreieckslenker. Die Dämpfer-Feder-Einheit wurde über Zugstreben aktiviert. Die Reifen stellte Goodyear. Um das Heck kompakt zu gestalten, baute Brunner das Getriebe quer ein.

Das Auto, das nie fuhr, fand Jahre später doch noch den Weg nach Indianapolis. 1993 wurde der Ferrari 637 im Museum des Speedways ausgestellt, bevor er wieder zurück in die Heimat gebracht wurde. So blieb der Auftritt von Alberto Ascari im Ferrari 375 von 1952 der einzige der Scuderia in Indianapolis. Er verlief nicht sehr erfolgreich. Der Weltmeister der Jahre 1952 und 1953 schied in der 41. Runde mit einer gebrochenen Radnabe rechts hinten aus. ■

MSA

Der Ferrari 637 zeichnet sich durch ein schlichtes Design aus. Auffällig sind die flachen Seitenkästen mit der Flaschenhalsform im Heck


MSA

Heckansicht: Der Motor war fast voll verkleidet

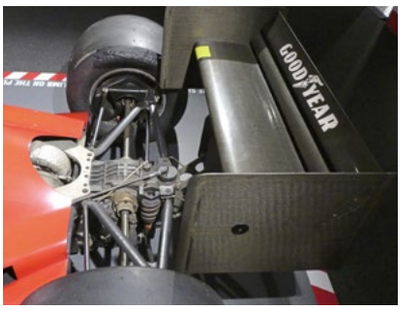
MSA

Spartanisches Cockpit: Das Lenkrad mit Digitalanzeige

DIE ERFOLGE

kein Renneinsatz

DAS DETAIL



MSA

Der Achtzylinder-Motor mit einem Bankwinkel von 90 Grad stammte aus dem Lancia LC2 für die Sportwagen-WM. Der Vierventiler wurde mit einer Bohrung von 86 mm und einem Hub von 57 mm auf einen Hubraum von 2650 ccm gebracht, mit einem Turbolader von Garrett bestückt und mit Methanol betrieben, das von Agip geliefert wurde. Die Auspuffrohre lagen wie in den 60er-Jahren im V des Motors und bildeten so ein Schlangennest. Das Verdichtungsverhältnis wurde mit 11,5:1 angegeben. Testläufe auf dem Prüfstand bescheinigten dem Triebwerk eine Leistung von 690 PS bei 12 000/min. Der Ferrari-V8-Turbo soll später Anschauungsmaterial für Alfa Romeos IndyCar-Projekt Anfang der 90er-Jahre gewesen sein.

DIE TECHNIK

MSA

Bezeichnung: Ferrari 637
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Ferrari-V8-Turbo, 690 PS bei 12 000/min
Getriebe: Ferrari, 5 manuell, quer
Vorderachse: 2 Dreieckslenker, Pullrod
Hinterachse: 2 Dreieckslenker, Pullrod
Reifen: Goodyear
Länge: 4420 mm
Breite: 1990 mm
Höhe: 929 mm
Radstand: 2812 mm
Spur vorn: 1708 mm
Spur hinten: 1610 mm
Tank: 151 l
Gewicht: 705 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Beat der Music City

Der neue King auf Stadtkursen? Wie schon in Long Beach zeigte Kyle Kirkwood ein übermächtiges Rennen

INDYCAR

Andretti-Ass Kyle Kirkwood hat in Nashville seinen zweiten Karriere-Sieg eingefahren. Dank einer strategischen Meisterleistung und lange ausbleibender Neutralisierungen gab der Youngster aus Florida den Ton an. In der Meisterschaft dirigiert Álex Palou (Chip Ganassi Racing) weiter nach Belieben – auch wenn er diesmal reichlich Glück hatte.

Von: **Philipp Körner**

Am Ende kam das berüchtigte Chaos dann doch. Nach einem für Nash- bzw. Crashville-Verhältnisse über weite Strecken sauberen Rennen ließen zwei Neutralisierungen und eine rote Flagge noch mal fast das gesamte Feld zittern. Fast? „Wenn ich ehrlich bin, blieb ich ziemlich entspannt. Vielleicht sogar etwas zu entspannt“, lächelte Sieger Kirkwood in der Pressekonferenz. Wer nach dem gerade mal zweiten IndyCar-Erfolg aufkommende Arroganz vermutet hatte, wurde von den folgenden Worten schnell beruhigt. „Im Mittelstint steckte ich hinter Álex Palou fest und musste bei der Pace bis zu zwei Sekunden herausnehmen. Ich kam schlicht nicht vorbei. Genauer gesagt kam ich nicht mal heran! Das gab mir das Vertrauen für den Schlusssprint. Zudem habe ich mir Push-to-Pass aufgespart.“

Dass Kyle Kirkwood nach dem Triumph von Long Beach und dem kampflustigen Auftritt in Detroit auch in Nashville eine gewichtige Rolle spielen würde, sollte keinen überrascht haben. Doch angesichts des achten Startplatzes lag vor dem 24-Jährigen eine ordentliche Aufgabe.

„Quali meiner Karriere“

In der Qualifikation war Penske-Pilot Scott McLaughlin noch der unangefochtene Star. Der Pole-Sitter des Vorjahres wiederholte sein Kunststück und legte beim anspruchsvollen Mix aus zwei Brücken-Sprints und engen Mauerlabyrinthen sogar noch eine Schippe drauf. McLaughlin distanzierte seinen nächstgelegenen Verfolger Patricio „Pato“ O’Ward (McLaren) um satte 0,3296 Sekunden – mindestens eine ganze Galaxie im sonst so engen IndyCar-Kosmos. Der Bathurst-1000-Sieger resümierte: „Das stimmt mich sehr zufrieden, vor allem da wir schon ab dem Q1 stark waren. Jede Runde saß heute, was es wahrscheinlich zum besten Qualifying meiner IndyCar-Karriere macht.“ Colton Herta (Andretti Autosport), Álex Palou und David Malukas (Dale Coyne Racing) komplettierten eine bemerkenswerte Top 5 mit fünf unterschiedlichen Teamvertretern. Der Hometown-Hero und Palou-Titelrivale Josef Newgarden (Team Penske) musste sich mit Rang 9 abfinden.

> „Von Beginn an verstehen Bryan Herta und ich uns super. Ich vertraue ihm – egal in welcher Situation. Das gilt auch für die Entscheidungen der restlichen Crew.“
>
> Kyle Kirkwood

MOTORSPORT IMAGES

Palou haderte am Schluss mit dem Sprit, aber profitierte vom Durcheinander

Nach einem zunächst mangels Ordnung abgebrochenen Start konnte das Feld einige Runden unter Grün abspulen. An der Spitze setzte McLaughlin den Samstagsspeed in die solide Führung um. Er begann das Rennen wie das restliche Spitzen-Quintett auf den weichen Reifen. Kirkwood und Newgarden hatten die härtere Mischung gewählt und damit final die richtige Wahl getroffen. Dafür brauchte es allerdings Mut bei der ersten „regulären“ Gelbflaggenphase.

Ihr Auslöser war in Runde 13 von 80 der Youngster David Malukas, der plötzlich mit nach hin-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INDYCAR

In der Startphase konnte McLaughlin das Feld noch dominant anführen

MOTORSPORT IMAGES

Kirkwood-Stratege Bryan Herta zauberte erneut – zur Freude des Schützlings

ten baumelndem Heckflügel im Aus stand. Der Amerikaner mit litauischen Wurzeln berichtete, dass es vorher Probleme mit dem Getriebe und eine intensive Hitze-Entwicklung gab. Zur Überraschung vieler nutzte vorne nur Palou die Chance zum Service.

Zwischen den Runden 15 und 71 lief der 13. Lauf dann ohne größeren Ärger ab. (Strategische) Verlierer dieser unwahrscheinlichen Wendung waren mit Scott McLaughlin, Pato O'Ward und Colton Herta gleich drei Fahrer aus den Top 5. Während sich McLaughlin mit Pace in die Spitze zurückkämpfte, rutschte O'Ward auf P8 ab. Herta zog sich beim ruppigen ersten Restart einen Schaden zu, der ihn bis zur Aufgabe in Umlauf 76 quälte.

Hertamania 2.0

Sein Vater und Kirkwood-Stratege Bryan Herta erlebte derweil einen nahezu perfekten Sonntag. Mit dem Wechsel auf weiche Reifen im Mittelstint hing man zwar wie eingangs erwähnt hinter dem mit abweichender Strategie führenden Palou fest. Dafür konnte Kirkwood damit Teamkollege Romain Grosjean und McLaughlin überspringen. Im Zuge der letzten Stopps zogen Kirkwood und McLaughlin an Palou vorbei. Grosjean rutschte wegen der für das Ende aufbewahrten, zu kurzlebigen weichen Pneus schlussendlich auf P6 ab. Der lange unter dem Radar fliegende Newgarden arbeitete sich mit einer ähnlichen Strategie wie Kirkwood auf den vierten Rang vor und lag so direkt hinter seinem Titelgegner Palou.

Zwei späte Neutralisierungen, von denen eine zu einer roten Flagge führte, pressten das Feld in der Schlussphase noch mal zusammen. Doch selbst mutige Attacken, wie die von Newgarden auf Palou, verpufften im engen Mauerkanal. Kyle Kirkwood wusste, bei wem er sich zu bedanken hatte: „Von Beginn der Zusammenarbeit an verstehen Bryan und ich uns super. Ich vertraue ihm – egal in welcher Situation. Das gilt auch für die Entscheidungen der restlichen Crew." Während McLaughlin wie im Vorjahr dem Sieg hinterhertrauerte und angefressen die Restarts der IndyCar kritisierte, freute sich Palou: „Das Spritsparen hat mich sicher fünf Lebensjahre gekostet. Zum Glück kamen am Ende die Cautions." ■

PUNKTESTAND FAHRER

Nach dem 13. Rennen:

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	513
2.	Josef Newgarden	429
3.	Scott Dixon	387
4.	Scott McLaughlin	371
5.	Marcus Ericsson	357
6.	Patricio O'Ward	353
7.	Will Power	337
8.	Christian Lundgaard	297
9.	Kyle Kirkwood	290
10.	Colton Herta	285

INDYCAR, NASHVILLE (TENNESSEE)

13. von 17 Rennen; Renndistanz: 80 Runden (168 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Kyle Kirkwood	Andretti-Honda	1:58.02,3028 h
2.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 0,7633 s
3.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 1,7221 s
4.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 3,1416 s
5.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 4,1655 s
6.	Romain Grosjean	Andretti-Honda	+ 5,9518 s
7.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 6,4148 s
8.	Patricio O'Ward	McLaren-Chevrolet	+ 6,6966 s
9.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 8,0168 s
10.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 9,0456 s

INDYCAR

Nächster Halt: Indy-GP Nr. 2 (12.8.)

NACHRICHTEN

PAGENAUD-PAUSE

Nach seinem schweren Trainingsunfall in Mid-Ohio musste Meyer-Shank-Pilot Simon Pagenaud bislang fünf Rennen auslassen (Mid-Ohio, Toronto, zweimal Iowa und Nashville). Der von einem massiven Bremsversagen ausgelöste Abflug mit mehrfachen seitlichen Überschlägen fand bei extremer Geschwindigkeit statt. Im Vorfeld des letzten Rennwochenendes erklärte der Franzose: „Ich fokussiere mich darauf, wieder zu 100 Prozent hergestellt zu sein. Das braucht seine Zeit. Wenn ich etwas tue, muss es immer mit meinen ganzen Fähigkeiten sein. Ich wünsche meinem Ersatz Linus Lundqvist viel Glück." Pikant: Der Vertrag von Pagenaud endet nach der Saison. Jeder Ersatz bewirbt sich damit für den womöglich freien Platz.

INDY-NXT-TITELKAMPF

Durch einen dominanten Sieg im Nashville-Rahmenprogramm hat Indy-NXT-Pilot Christian Rasmussen (HMD Motorsports) einen größeren Vorsprung in der Nachwuchsserie herausgefahren. Der Däne liegt nun 45 Zähler vor seinem zuletzt von Pech verfolgten Herausforderer Nolan Siegel (HMD Motorsports). Jamie Chadwick (Andretti Autosport) münzte ihren Aufwärtstrend in der hart umkämpften Meisterschaft bisher in drei Top-10-Ergebnisse um. Zusammen mit der IndyCar reist man noch nach St. Louis, Portland und Laguna Seca.

NEUER VERLAUF UND FINALE

Der Neubau des Football-Stadions der Tennessee Titans erzwingt eine stark veränderte Variante des Nashville Street Circuit. Das Herzstück bleibt zwar weiterhin die beidseitig befahrene Brücke. Der aktuelle Paddock-Teil schrumpft aber auf eine Kehre samt Pitlane-Schleife. Dafür werden größere Downtown-Teile samt der Partystraße Broadway befahren. Der mehrjährige neue Vertrag umfasst zudem die Beförderung zum Finalstandort (13. bis 15. September 2024).

INDYCAR

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche makellos

Das Porsche-Duo Felipe Nasr und Matt Campbell siegte beim IMSA-Lauf in Road America

Beim achten IMSA-Lauf in Road America holte Porsche seinen zweiten Sieg in der Saison 2023. Beim ersten Mal in Long Beach hatte man noch Dusel dank einer extremen Reifenstrategie. In Wisconsin schlug das Porsche-Duo Felipe Nasr und Matt Campbell die Konkurrenz mit Speed, fehlerfreier Fahrt und guter operativer Teamleistung.

Von: **Marcus Schurig**

Nur Porsche hätte in Road America Porsche schlagen können: Der 963 des Teams Porsche Penske Motorsport mit der Startnummer 7 feierte beim 2.40 Stunden langen Klassiker auf der Kultstrecke in Wisconsin einen klaren Start-Ziel-Sieg – und das, obwohl man gar nicht auf der Pole-Position stand. Die hatte eigentlich Cadillac-Pilot Felipe Derani im Action-Express-Wagen inne, doch weil Teamkollege Alex Sims den GTP-Caddy im Warm-up (!) in die Mauer stopfte, musste der offizielle Polesitter das Rennen vom zehnten und letzten Rang der GTP-Startaufstellung losbrausen. Somit hatte Porsche-Startfahrer Matt Campbell, der sich im Qualifying nur um 0,068 Sekunden Derani geschlagen geben musste, beim Start freie Sicht und freie Bahn nach vorn.

Von da an blickten der Australier Campbell und sein brasilianischer Teamkollege Felipe Nasr nie mehr zurück. Nach zwei kurzen Gelbphasen gleich zu Rennbeginn baute Campbell die Führung auf die Verfolger bis zum ersten Boxenstopp auf zehn Sekunden aus.

Nasr erhöhte den Vorsprung im zweiten Stint auf 15 Sekunden, Porsche kontrollierte das Rennen, während sich dahinter erst der Chip-Ganassi-GTP mit der Startnummer 01 (Sébastien Bourdais, Renger van der Zande) und in der zweiten Rennhälfte der Acura des Meyer-Shank-Teams (#60) von Colin Braun und Tom Blomqvist die Zähne am führenden Porsche ausbissen.

> „Wir haben in Road America keine Fehler gemacht, und wir hatten den Speed, um das Rennen zu gewinnen. Das Penske-Team hat eine perfekte Arbeit abgeliefert."
>
> Porsche-Sportchef Laudenbach

Zwar konnte Blomqvist am Ende des zweiten Stints aufgrund von Glück und Geschick im Überrundungsverkehr den Vorsprung von Nasr halbieren, doch das war noch kein echter Anlass zu Sorge. Für kurzfristiges Stirnrunzeln sorgte eher schon der Umstand, dass Nasr beim letzten Stopp in Runde 56 nur zwei frische Reifen auf der linken Fahrzeugseite ausfasste, während die versammelte Konkurrenz vier frische Pneus aufzog. Das war zunächst ein Mysterium, denn beim Stopp hätte Porsche genügend Zeit gehabt, vier Reifen zu tauschen. „Das war von vornherein so geplant", beruhigte Nasr nach dem Rennen. „In den Trainingssitzungen hatten wir festgestellt, dass es sehr lange dauert, bis wir die Reifen auf dem neuen Belag auf Temperatur bringen. Teilweise erreichten wir den vollen Rennspeed erst nach acht Runden!" Weil der Verschleiß wiederum wegen des neuen Belags keine allzu große Rolle spielte, wechselte das Porsche-Werksteam nur die stärker belasteten Reifen auf der linken Fahrzeugseite.

Acura im Finale chancenlos

In den ersten Runden des letzten Stints spielte das zunächst keine Rolle, doch bis zehn Runden vor Schluss hatte Blomqvist den Vorsprung von zehn auf unter fünf Sekunden gedrückt. Waren doch die Reifen schuld? „Nein, wir haben das Rennen kontrolliert", so Nasr. „Das Problem mit dem neuen Belag in Road America besteht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

darin, dass nur die Rennlinie guten Grip bietet. Wenn du beim Überrunden von der Linie runter musst, ist die Strecke extrem schwierig, und man verliert entsprechend viel Zeit.“ Allein in Runde 71 büßte Nasr so auf einen Schlag drei Sekunden ein, Blomqvist fehlten im Acura plötzlich nur noch 1,8 Sekunden.

Doch dieser vermeintliche Spannungsbogen verpuffte in den letzten acht Runden bis zur Zieldurchfahrt: Nasr verwaltete den Vorsprung gekonnt. „Der Porsche war heute wirklich sehr schnell, am Ende hatte ich deshalb keine echte Chance“, gab der geschlagene Tom Blomqvist im Ziel zu. „Nur wenn Nasr im Verkehr noch einmal brutal aufgehalten worden wäre, hätte ich den Rückstand reduzieren können, aber er hat das clever gemanagt.“

Penske agierte fehlerfrei

Die Erleichterung im Porsche-Camp war nicht zu übersehen. LMDh-Projektleiter Urs Kuratle strahlte über beide Backen, wehrte aber jede Gratulation erst ab: „In Watkins Glen sind wir ein famoses Rennen gefahren und haben im Finale den führenden BMW überholt – nur um wenige Stunden später den Sieg wegen eines zu hohen Verschleißes am Skid Block zu verlieren.“ Diesmal passierte der 963 die Nachuntersuchung ohne Beanstandung.

„In Long Beach holten wir unseren ersten Sieg, aber mit etwas Glück, weil wir eine riskante Reifenstrategie wählten“, so Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. „In Watkins Glen hätten wir den Sieg verdient gehabt, haben ihn aber wegen eines Regelverstoßes wieder verloren. Deshalb war der Sieg in Road America so wichtig, denn wir haben hier keine Fehler gemacht, und wir hatten den Speed, um zu siegen. Das Penske-Einsatzteam hat eine perfekte Arbeit abgeliefert.“

Besonders der letzte Punkt war von Bedeutung, denn gerade auf der operativen Seite hatte es im bisherigen Saisonverlauf Anlass zur Kritik gegeben – in der IMSA-Serie ebenso wie in der Sportwagen-WM. In Road America hingegen präsentierte sich das Team so makellos, wie man es von Penske immer erwartet hatte.

Beim Schwesterauto von Nick Tandy und Mathieu Jaminet ging die Rechnung nicht so toll auf: Tandy verhaute das Qualifying und musste vom siebten Startplatz losfahren. Der Brite konnte sich beim Restart nach der zweiten Gelbphase zwar sofort um drei Positionen verbessern, doch in Runde 16 war das Feuerwerk schon wieder vorbei: Ein Sensor für den Reifenluftdruck schlug Alarm – nur wenige Meter hinter der Boxengasseneinfahrt. Tandy musste eine volle Runde im Trödeltempo zur Box zurückhumpeln und handelte sich so eine Runde Rückstand ein – womit das Rennen für den zweiten Werks-Porsche de facto gelaufen war. Der Reifenschaden hinten rechts wurde von Trümmerteilen auf der Strecke ausgelöst.

> „Ich hätte im Finale gegen Felipe Nasr nur dann eine Chance gehabt, wenn er im Verkehr brutal aufgehalten worden wäre. Aber er hat das am Ende clever gemanagt.“
>
> MSR-Pilot Tom Blomqvist

Cadillac: Ziemlich gerupft

Die Konkurrenz hatte bei der Galavorstellung von Porsche nichts zu melden. Die beiden Acura-Teams Meyer Shank Racing (MSR) und Wayne Taylor Racing (WTR) belegten die Plätze 2 und 3, doch während MSR wenigstens in Schlagdistanz blieb, hatte der WTR-Acura von Ricky Taylor und Filipe Albuquerque bereits vor dem letzten Stopp einen Rückstand von 26 Sekunden, unter anderem deshalb, weil Taylor nach einem Stopp durch einen Ausrutscher Zeit verlor.

„Bis 75 Minuten vor Ende lagen wir noch auf dem Niveau der Markenkollegen, dann haben wir wegen eines Fahrfehlers und eines langsamen Stopps Zeit eingebüßt“, so Albuquerque. „Daher war P3 hier das Maximum.“

Cadillac verließ Road America ziemlich gerupft: Im Qualifying hatte Derani noch die Pole geholt, Bourdais rundete das Ergebnis im Ganassi-Caddy mit Platz 3 ab. Action Express verlor den Vorteil der Pole wie erwähnt durch den Unfall von Sims im Warm-up und war damit schon gleich beim Start aus dem Geschäft. Sébastien Bourdais konnte im Ganassi-Auto mit der Nummer 01 in den ersten anderthalb Stunden immerhin Platz 2 verteidigen, bevor er von Acura-Pilot Blomqvist in Runde 43 auf Platz 3 verwiesen wurde. In der Folge verlor Bourdais den Anschluss, Schlussfahrer Van der Zande „vergrößerte“ den Rückstand bis ins Ziel auf 47 Sekunden. „Der Abstand irritiert mich schon“, so Van der Zande. „Entweder haben wir in der zweiten Hälfte an Speed verloren, oder Porsche und Acura haben zugelegt. Deshalb sind wir am Ende bis auf Platz 4 abgerutscht.“

Dramatisch unter die Räder geriet in Wisconsin der zweite GTP-Hersteller BMW: Die beiden M Hybrid V8 belegten im Ziel die Plätze 42 und 45. Das Desaster in Stichworten: Connor de Phillippi rutschte schon in der Einführungsrunde in der Carousel-Kurve von der Bahn und musste das Rennen wegen der folgenden Neutralisation vom letzten Startplatz in Angriff nehmen. Nachdem der Ami das GT-Feld aufgeschnupft hatte, flog er ausgangs der superschnellen und berüchtigten Rechtskurve „The Kink“ von der Bahn und beschädigte den BMW mit der Startnummer 25 irreparabel. „Vermutlich hat sich De Phillippi beim ersten Ausrutscher einen Schaden zugezogen, der das Abtriebsniveau beeinträchtigte“, so BMW-Sportchef Andreas Roos. Der zweite Ausrutscher könnte also eine Folge des ersten Ausrutschers gewesen sein.

Das Schwesterauto hielt zwar länger durch, das Resultat war ähnlich ernüchternd: Philipp Eng musste seinen BMW in Runde ▷

IMSA

Dem Acura-Team Meyer Shank fehlten im Ziel vier Sekunden auf Porsche

IMSA

Cadillac stand auf der Pole-Position, im Rennen reichte es nur für Platz 4

IMSA

Der Penske-Porsche hatte beim Start in Road America leichtes Spiel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

56 abstellen, weil die Elektronik zu spinnen begann. Erst verlor der Österreicher Leistung, dann konnte er keine Gänge mehr einlegen, dann ging es nur noch im Kriechtempo vorwärts, woraufhin er das Rennen ebenfalls an der Box beenden musste. „Wir wissen noch nicht genau, was da wirklich passiert ist", sagte Roos. „Entweder gab es ein Problem im Daten-CAN-Bus oder vielleicht im Kabelbaum, aber das müssen wir noch genauer untersuchen."

Allzu viel gerissen hätte auch der BMW mit der Startnummer 24 vermutlich nicht, wie Engs Teamkollege Augusto Farfus zugab: „Wir hatten sehr viel Untersteuern im Auto, auch deshalb, weil der Flap vorn links beschädigt war, daher war das Auto schwer zu fahren." Auch deshalb hatte Eng zum Zeitpunkt des Ausfalls bereits einen Rückstand von über einer Minute.

Eine besondere Erwähnung verdienen die zwei Porsche-Kundenteams in der GTP-Klasse: Das JDC-Miller-Team bestätigte das gute Resultat von Mosport mit einem fünften Platz in Road America – womit Mike Rockenfeller und Tijmen van der Helm sogar einen Werks-Caddy (#31) und einen Werks-Porsche (#6) hinter sich ließen. Das Debüt des Proton-Teams in der Topklasse verlief auch erfolgreich: Ohne Tests kamen Harry Tincknell und Gianmaria Bruni beim ersten Einsatz des 963 auf Platz 8 ins Ziel. Dabei blieb man sogar in der Führungsrunde, obwohl es nur zwei kurze Gelbphasen zu Rennbeginn gab. Bruni muss sich noch steigern, Tincknell konnte seine Erfahrung aus der DPI-Zeit voll ausspielen und glänzte mit sehr ordentlichen Rundenzeiten.

Zweiter Aston-Sieg in Folge

In der GTD-Pro-Klasse standen zwar nur fünf Teams am Start, geboten wurde dennoch einiges: Das Aston-Martin-Team Heart of Racing holte mit Ross Gunn und Alex Riberas seinen zweiten Sieg in Folge – nachdem man zuvor sechs Rennen lang nie über Platz 4 hinausgekommen war. Nach Einschätzung der Konkurrenz hatte und hat das Vantage-GT3-Modell eine gute BOP-Einstufung. Die konnte das Team aber wohl nie in gute Ergebnisse umsetzen, da das Auto offenbar einen Knacks hatte. Nachdem Riberas das Chassis in Mosport verstümmelt hatte, gab es ein neues Auto – und seither starten Gunn und Riberas durch.

Bei der Serie der letzten Stopps hatte sich in Wisconsin jedoch Corvette-Pilot Antonio García die Führung geholt, als er dank eines superschnellen Boxenstopps vor Riberas wieder auf die Strecke zurückkehrte und die Führung mit kalten Reifen verteidigte. Zwölf Runden später musste García allerdings eine Durchfahrtsstrafe antreten, weil man beim Stopp die Mindest-Nachtankzeit marginal unterschritten hatte. Die GTD-Corvette fiel auf den dritten Platz zurück, die Meisterschafts-Leader Jack Hawksworth und Ben Barnicoat (Lexus) staubten damit den zweiten Platz ab.

In der 15 Wagen starken GTD-Klasse holte das BMW-Team Paul Miller Racing seinen vierten Saisonsieg, womit die Stammpiloten Bryan Sellers und Madison Snow ihre Meisterschaftsführung in der GTD-Klasse für Pro-Am-Paarungen weiter ausbauen konnten. Schlussfahrer Sellers konnte sich aufgrund von akutem Spritmangel am Ende nur knapp vor dem Inception-McLaren (Iribe/Schandorff) ins Ziel retten. Der Mercedes-AMG GT3 des Teams Korthoff Motorsports (Skeen/Grenier) holte den letzten Podestplatz. ■

IMSA

Ross Gunn und Alex Riberas siegten im Aston Martin der GTD-Pro-Klasse

IMSA

Vierter GTD-Klassensieg 2023: Sieg für das BMW-Team Paul Miller Racing

IMSA-MEISTERSCHAFT

ACHTER SAISONLAUF: ROAD AMERICA, WISCONSIN (USA)

Länge der Strecke: 6,514 km; **Renndistanz:** 80 Runden = 521,120 km; **Pole-Positions: GTP:** Felipe Derani, AER Whelen/Cadillac V-Series.R (#31): 1.47,730 min; **GTD Pro:** Alex Riberas, Heart of Racing/Aston Martin Vantage (#23): 2.02,918 min; **GTD:** Madison Snow; Paul Miller Racing/BMW M4 GT3 (#1): 2.03,291 min; **Schnellste Runden: GTP:** Filipe Albuquerque (#10): 1.49,676 min; **GTD Pro:** Ross Gunn (#23): 2.04,441 min; **GTD:** Frederik Schandorff (#70): 2.04,089 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#7	Campbell/Nasr	Porsche Penske Motorsport/Porsche 963	2:41.23,753 h
2.	GTP	#60	Blomqvist/Braun	Meyer Shank Racing/Acura ARX-06	+4,635 s
3.	GTP	#10	Albuquerque/Taylor	Wayne Taylor Racing/Acura ARX-06	+35,135 s
4.	GTP	#01	Bourdais/Van der Zande	Chip Ganassi Racing/Cadillac V-Series.R	+47,321 s
5.	GTP	#5	Rockenfeller/Van der Helm	JDC Miller Motorsports/Porsche 963 LMDh	+1.18,147 s
6.	GTP	#31	Derani/Sims	Whelen Engineering/Cadillac V-Series.R	+1.35,777 s
7.	GTP	#6	Tandy/Jaminet	Porsche Penske Motorsport / Porsche 963	+1.45,321 s
8.	GTP	#59	Bruni/Tincknell	Proton Competition/Porsche 963	+1.47,489 s
9.	LMP2	#52	Keating/Chatin	PR1 Mathiasen Motorsports/LMP2-Oreca	+3 Runden
10.	LMP2	#35	Falb/Van der Garde	TDS Racing/LMP2-Oreca	+3 Runden
11.	LMP2	#11	Thomas/Jensen	TDS Racing/LMP2-Oreca	+3 Runden
12.	LMP2	#8	Sales/Deletraz	Tower Motorsports/LMP2-Oreca	+3 Runden
13.	LMP2	#20	Andersen/Jones	High Class Racing/LMP2-Oreca	+3 Runden
14.	LMP2	#18	Dalziel/Merriman	Era Motorsports/LMP2-Oreca	+4 Runden
15.	LMP2	#04	Kurtz/Hanley	Crowdstrike Racing/LMP2-Oreca	+4 Runden
16.	LMP3	#74	Robinson/Burdon	Riley Motorsport/Ligier JS P320	+5 Runden
17.	LMP3	#33	Barbosa/Pino	Sean Creech Motorsport/Ligier JS P320	+5 Runden
18.	LMP3	#13	Fidani/Bell	AWA Motorsport/Duqueine D08	+5 Runden
19.	LMP3	#30	Balogh/Grist	Jr III Racing/Ligier JS P320	+5 Runden
20.	LMP3	#17	Boyd/Mantella	AWA Motorsport/Duqueine D08	+6 Runden
21.	GTD-Pro	#23	Gunn/Riberas	Heart of Racing/Aston Martin Vantage GT3	+7 Runden
22.	LMP3	#4	Lucas/Kasemets	Ave Motorsport/Ligier JS P320	+8 Runden
23.	GTD	#1	Sellers/Snow	Paul Miller Racing/BMW M4 GT3	+8 Runden
24.	GTD	#70	Iribe/Schandorff	Inception Racing/McLaren 720S GT3 Evo	+8 Runden
25.	LMP3	#85	Kraut/Andrews	JDC Miller Motorsport/Duqueine D08	+8 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA/WEC/IGTC: Wer ist schuld am globalen Terminchaos im Langstreckensport?

Langstrecken-Terminchaos

Nachdem die IMSA-Serie als letzte wichtige Langstreckenserie ihren Terminkalender 2024 vorgestellt hat, ist das Chaos perfekt: Es gibt nicht nur drei Terminüberschneidungen zwischen IMSA und WEC, obendrein clashen auch die IMSA-Läufe in Detroit und Watkins Glen mit den wichtigen 24h-Rennen am Nürburgring und in Spa.

Von: **Marcus Schurig**

Den Letzten beißen die Hunde, sagt der Volksmund. Da ist was dran. Letzte Woche Freitag präsentierte IMSA-Präsident John Doonan in Road America den Kalender für 2024. Die Reaktionen schwankten zwischen Entsetzen und Wut. Der Grund: Die IMSA-Rennen in Long Beach, Laguna Seca und Mosport überschneiden sich mit den WEC-Läufen in Imola, Spa und São Paulo. Damit sind alle Fahrer gekniffen, die Doppelprogramme fahren, wie Filipe Albuquerque.

Ebenfalls gekniffen sind Teams, die Programme in beiden Serien fahren. „Im Normalfall versucht man, beide Serien mit einer Crew abzudecken, weil das am effizientesten ist“, sagt Proton-Teamchef Christian Ried, der 2024 Rennwagen in den GT-Klassen und Topklassen der beiden Rennserien einsetzt. Sprich: Die Programme werden teurer und komplexer. Gekniffen sind auch die Hersteller, die ihre Support-Crews für Technik und Strategie deutlich ausweiten müssen.

MOTORSPORT IMAGES

IMSA-Präsident Doonan bekam viel Schelte für seinen 2024er-Rennkalender

Zweitens überschneiden sich auch noch zwei IMSA-Läufe mit den 24h-Klassikern am Nürburgring und in Spa, womit Hersteller wie BMW und Porsche in Probleme geraten, weil ihnen schlicht die Fahrer ausgehen.

Jetzt wäre es einfach, der IMSA die Schuld in die Schuhe zu schieben – den Letzten beißen die Hunde. Die Wahrheit ist komplizierter: Jede Serie setzt bei der Kalenderbildung eigene Prioritäten. Die IMSA-Serie achtet darauf, keine Überschneidungen mit der GTWC America zu produzieren, die WEC versucht, keine Clashes mit der Formel E zu produzieren, weil dort viele WM-Piloten fahren. Dazu kommen Zwänge bei den TV- und Rennstreckenslots.

IMSA-Boss John Doonan hat immerhin versprochen, dass man versuchen wird, bei den größten Terminüberschneidungen wie beim 24h-Rennen in Spa nach Lösungen zu suchen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

MEYER SHANK VOR DEM AUS

Das US-Langstrecken-Topteam Meyer Shank Racing (MSR) wird offenbar am Ende der Saison 2023 die Einsätze in der IMSA-Serie beenden und sich im nächsten Jahr auf die IndyCar-Serie konzentrieren. Nach MSa-Informationen will sich Acura von Meyer Shank trennen, nachdem das Team beim 24h-Rennen in Daytona des Betrugs überführt wurde. Teamchef Michael Shank, der letztes Jahr den DPI-Titel mit Oliver Jarvis und Tom Blomqvist gewann, hat sich nicht um mögliche Optionen wie den Kauf eines GTP-Kundenautos von einem anderen Hersteller gekümmert. „Wir haben keine Anfrage von MSR“, bestätigte Porsches LMDh-Projektleiter Urs Kuratle in Road America.

PORSCHE-UPDATES FÜR 963

Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach und LMDh-Projektleiter Urs Kuratle bestätigten in Road America, dass sich Technik-Updates für den Porsche 963 in der Planung befinden. Im Fokus stehen dabei offenbar die Bereiche Bremse und Lenkung, dazu könnte es ein Motor-Update geben, um die Vibrationen des V8-Biturbomotors in den Griff zu bekommen. Ein Teil der Modifikationen ist unkritisch, in anderen Bereichen wäre eine aufwendige Nachtrags-Homologation notwendig, weil die Zulassung erneuert werden muss oder die Zustimmung der anderen GTP-/LMDh-Hersteller erforderlich ist.

ZWEITER 963 FÜR PROTON

Proton-Teamchef Christian Ried bestätigte, dass sich der zweite 963 zurzeit im Aufbau befindet. „Nach dem Shakedown werden wir das Auto für den WM-Lauf in Fuji nach Japan fliegen“, so Ried. Sein Team plant weiterhin, im nächsten Jahr jeweils zwei 963 in der WEC und in der IMSA-Serie einzusetzen, dazu wird Proton zwei Ford Mustang GT3 in der WEC an den Start bringen. Noch offen ist die Frage, ob Proton weiterhin einen Mercedes AMG GT3 in der GTD-Pro-Klasse der IMSA-Meisterschaft einsetzen wird.

KEIN LMH IN DER IMSA-SERIE

IMSA-Insider bestätigten am Rande des achten Laufs in Road America, dass 2024 wahrscheinlich kein LMH-Hypercar aus der Sportwagen-WM in der IMSA-Meisterschaft antreten wird, obwohl es hartnäckige Gerüchte

MOTORSPORT IMAGES

gab, wonach Ferrari einen Start beim 24h-Rennen in Daytona in Erwägung zöge. IMSA-Mitarbeiter bestätigten, dass die Zulassung eines LMH-Autos aufwendig sei und zwingend eine Abprüfung in einem amerikanischen Windkanal erfordere. Will sagen: Wenn Ferrari wirklich kommen wollte, hätten sie eine Anfrage starten müssen, was bisher nicht passiert ist.

GTWC: MISSMUT BEI BMW

BMW-Sportchef Andreas Roos erklärte in Road America, dass man die BOP-Neueinstufung für den M4 GT3 in der GT World Challenge Europe nach dem 24h-Sieg in Spa durch Rowe Racing und dem Sprint-Sieg durch das WRT-Team in Misano mit Valentino Rossi nicht nachvollziehen könne. „Beim letzten Rennen am Nürburgring haben wir über die BOP fast 20 PS Leistung eingebüßt. Das ist für mich nicht verständlich, zumal von vornherein klar war, dass der Nürburgring nicht zu den bevorzugten Strecken des M4 GT3 gehören würde. Durch das schlechte Resultat am Ring haben wir de facto alle Meisterschaftschancen eingebüßt.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Kleinholzer

Kalle Rovanperä wollte punkten, Ott Tänak kontern und Esapekka Lappi gewinnen, alle drei holten in Finnland null Punkte. Dafür feierte Elfyn Evans seine Rückkehr auf die Siegerstraße.

Von: **Markus Stier**

Darüber, dass die oberste Rallye-Liga mit neun Autos zu dünn besetzt ist, sind sich seit Saisonbeginn alle einig; wie sich der Mangel an Quantität im Ernstfall auswirkt, lässt sich beim neunten WM-Lauf schon am ersten Nachmittag beobachten. In Bestbesetzung tritt auf der Showprüfung im Stadtpark von Jyväskylä trotz strömendem Regen nur das Publikum an. Im Feld der WM-Elite fehlen bereits vier Autos. Immer, wenn man denkt, schlimmer kann es nicht mehr kommen, setzt M-Sport noch einen drauf. Außer notorischer Geldknappheit hat das Team von Malcolm Wilson ein Motorenproblem, streng genommen sogar mehrere. Nach dem Motorschaden bei Lokalmatador Ott Tänak in Estland, der die bestmögliche Siegchance des Jahres kostete, musste die Nummer eins im Team beim Finnland-Test nach einem halben Tag einpacken, weil wieder ein Ford-Vierzylinder abgeraucht ist. Tänak schafft immerhin runde 100 Kilometer, geplant waren aber eher 160. Der Weltmeister von 2019 hätte wie Teamkollege Pierre-Louis Loubet eine Woche vor dem WM-Lauf bei der nationalen Rallye Tampere antreten können, hat sich aber dagegen entschieden: „Die Vorbereitung und der WM-Lauf in meiner Heimat waren mental extrem anstrengend. Ich habe entschieden, dass ich besser mit einem frischen Kopf in Finnland antrete“, erklärt Tänak seine Frustbekämpfungsstrategie. Sie schlägt fehl.

Frühe Heimreise

Nach Bestzeit auf den dreieinhalb Micky-Mouse-Kilometern in Jyväskylä am Donnerstagabend kommt Tänak auf den echten finnischen Schotterpisten keine zwei Prüfungen weit. In einer langen Rechtskurve in Lankamaa trifft der Puma innen etwas sehr Solides im Untergrund. Der Unterboden ist eingedrückt und hat die Lichtmaschine auf links gedreht. Die wiederum hat ein Loch in den Motorblock geschlagen. Immerhin: Den schlimmstmöglichen Schaden kann die Besatzung verhindern. Es raucht aus dem Motorraum, aber Tänak hat gedankenschnell den Elektroantrieb aktiviert. Er rollt noch einige Kilometer, um mit dem Fahrtwind die Fuhre runterzukühlen, bevor er einen Notausgang ansteuert.

> In Lankamaa bricht ein neues Zeitalter an: Der höchste Temposchnitt der Rallye-Geschichte liegt nun bei 143 km/h.

Die Hoffnung, Tänak könnte trotz schwer beherrschbaren Sportgeräts wie ein Jahr zuvor in Finnland brillieren, ist dahin, dabei war die Chance gar nicht schlecht. Der Puma benimmt sich am besten auf ebenen Schotterpisten, in Finnland sind viele Strecken so glatt poliert, dass sich die Fahrer zuweilen auf Asphalt wäh-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Elfyn Evans konnte das Tempo von Kalle Rovanperä nicht mitgehen, aber der Waliser blieb auf der Straße

nen. Grau bleibt alle Theorie, der enttäuschte Tänak, dessen letzte vage Titelchance in Rauch aufgegangen ist, löst sich noch vor Etappenende in Luft auf.

Um das Desaster komplett zu machen, erreicht auch Teamkollege Loubet das Ziel der dritten Prüfung nicht. Der Franzose ist auf seifiger Piste ausgerutscht und hat an einem Fels das linke Hinterrad ausgebaut. Teamchef Richard Millener verbringt den restlichen Morgen in der Kommentatorenkabine des TV-Teams. „Ich musste was zu tun haben", sagt er grimmig.

Loubet ist die Rallye in Tampere gefahren und wäre brauchbar vorbereitet gewesen, hätte es nicht die schwersten Regenfälle seit Wetteraufzeichnung gegeben. Neben Aquaplaning machte den Fahrern schlechte Sicht zu schaffen. Die Scheibenwischer kapitulierten vor den Wassermassen. Zudem wurde Loubet von einem Motorenproblem eingebremst. „Es war nur ein Sensor", gab er Entwarnung.

Nur mit halber Kraft

In Jyväskylä dagegen ist es wieder was Ernsteres. Schon am Samstagabend verliert der reparierte Ford Puma an Leistung. Am Sonntag bummelt Loubet im Straßenmodus über die Prüfungen. Im „Roadmode" wird der Motor thermisch weniger belastet. Nur auf der abschließenden Powerstage gibt der Korse noch mal Gas, aber da ist der Motor schon angestochen. Über die Ursachen herrscht beharrliches Schweigen. „Wir müssen das erst alles untersuchen", sagt Millener, bei Ford-Vertreter Mike Norton herrscht Schulterzucken, den Motor hat M-Sport gebaut. Als 45. von 49 kommt Loubet ins Ziel.

Immerhin, denn dort kommt mancher gar nicht an. Esapekka Lappi hat 2017 in Finnland gewonnen, fuhr 2022 mit einem krummen und zerfledderten Toyota aufs Podium und würde gern beweisen, dass der Erfolg von vor sechs Jahren keine Eintagsfliege war, aber dem 32-Jährigen ist klar, dass es kein einfacher Gang wird. „Hier in Finnland musst du die Gurte zwischen den Beinen möglichst locker lassen", formuliert er blumig in Sachen Risikobereitschaft. Aber schnell wird klar, sein Sisu (finnischer Ausdruck für Mut und Stärke) reicht dieses Mal nicht. Lappi klebt auf Rang 4 fest. Zwei Toyotas und Teamkollege Neuville sind schneller. „Ich fahre so schnell, wie ich kann; wenn ich schneller fahre, fühle ich mich nicht mehr wohl, und dann geht es schief." Bittere Ironie: Obwohl Lappi versucht, auf der sicheren Seite zu bleiben, findet er sich neben der Strecke wieder. „Klarer Aufschriebfehler", rapportiert er kleinlaut.

Es hätte auch böser ausgehen können auf der fünften Prüfung bei Halttula, in dieser verhängnisvollen Rechts, die irgendwie doch nicht so kurz und harmlos war. Frontal schlägt der Hyundai in eine Birke ein. Der Baum überlebt leicht verletzt, der i20 ist mausetot. „Das war beängstigend", gibt Lappi zu. Er hat sich irgendwo am Käfig den Fuß geprellt, aber es ist nichts gebrochen. Am Samstag, als endlich die Sonne mal rauskommt, steht er mit Kind auf dem Arm im Servicepark.

Im Toyota-Lager läuft zunächst alles nach Plan, und so hat sich Teamchef Akio Toyoda nach dem ersten Service ein bisschen aufs Ohr gelegt. Der Mann, der gewöhnlich dieses Amt bekleidet, tobt über den zweiten Durchgang von Lankamaa, der schnellsten Rallye-Prüfung in 50 Jahren WM-Geschichte. Schon nach Saisonschluss 2022 reifte der Plan, Jari-Matti Latvala nach einem unverschuldet frühen Aus 2019 in Schweden ein würdiges Abschiedsspiel zu verschaffen. Wenn der WM-Stand komfortabel genug wäre, würde der meistgediente Pilot der WM-Geschichte beim Heimspiel der Toyota-Truppe den vierten Werks-Yaris pilotieren. Bis Ende Mai stand der Einsatz auf der Kippe, denn nach seinem starken Saisonbeginn überlegte Teilzeit-Mitarbeiter Sébastien Ogier allen Ernstes, sich auf seine alten Tage noch einmal in die Höhle der Löwen zu begeben. Aber nach seinem Abgang in Sardinien sprach der Tabellenstand gegen den Franzosen, und nach Kalle Rovanperäs starken Resultaten wurde die Idee begraben.

Altersgrenze

Schon der dreifache Finnland-Sieger Sébastien Loeb spürte mit den Jahren die schrumpfende Bereitschaft, im Sicherungskasten die letzten Schrauben rauszudrehen. Auch Rekordsieger Marcus Grönholm (sieben Siege) suchte sich im Ruhestand für gelegentliche Gastauftritte lieber Schweden aus als den heimischen Tiefflug-Stress. Jari-Matti Latvala ist einerseits ein dreimaliger Finnland-Sieger, aber andererseits ist der 38-Jährige seit vier Jahren aus dem Geschäft, das macht was mit dir. „Wenn dir das Ding früher im sechsten Gang quergeschlagen ist, hast du ohne nachzudenken gegengelenkt, jetzt denkst du schon: uiuiui", bekennt der routinierteste Mann im Feld, der das Tempo der aktuellen Werksfahrer nicht mitgehen kann, weil er zur Sicherheit das Auto mit sanftem Linksbremsen zum Einlenken bewegt. Die aktuellen Hybridrenner erfordern eher einen entschlossenen Tritt aufs mittlere Pedal, sonst lädt das Hybridsystem keinen Strom für die nächste Beschleunigungsphase. Finnland ist die schnellste Rallye der Welt, aber weil es so wenige enge Kurven und damit Bremsvorgänge gibt, stehen ▷

WOODRUFF

Nach Unterholzeinschlag und gehechteter Rolle vorwärts war Rovanperäs Toyota an drei Käfigstellen gebrochen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Riesengaudi und sogar ein Powerstage-Punkt: Latvala im vierten Toyota

ROESELER

Heftiger Abgang: Esapekka Lappi traf frontal einen Baum

die 136 Elektro-PS, die ein Rally1-Auto in Regionen der übermotorisierten Gruppe-B-Monster heben, gar nicht so oft zur Verfügung.

Einen Platz zwischen 5 und 10 hat Latvala einkalkuliert. Toyotas Edel-Botschafter Juha Kankkunen (auch drei Finnland-Siege) rät dagegen: „Sag was zwischen 4 und 8, das klingt besser." 2003, bei seinem Finnland-Debüt, war der blutjunge Latvala so nervös, dass er vor dem Start nicht mehr scharf sehen konnte. 20 Jahre später kurbelt der Mann, dem Nervosität und freudige Erregung immer ins Gesicht geschrieben standen, so konzentriert und zugleich entspannt am Lenkrad, als würde er im Büro Rechnungen abarbeiten. Latvala wird Fünfter, erstens, weil er sich keinen Patzer leistet, und zweitens, weil das Feld so ausgedünnt ist.

Der Vierte, der den ersten Tag nicht überlebt, ist ausgerechnet der große Hoffnungsträger. Dabei sind die Bedingungen perfekt. Vor der Rallye hat es mehr als eine Woche lang schwer geregnet. Das Wasser pappt den Untergrund schön fest zusammen, sodass Tabellenführer Kalle Rovanperä als Erster auf der Piste kaum den Straßenfeger spielen muss. Zwar ist der Lokalheld skeptisch und behauptet über die nach vielen Jahren wieder befahrene Prüfung Myhinpää: „Da haben sie so viel frischen Schotter draufgepackt, da staubt es sogar noch, wenn du auf dem Seegrund entlangfährst."

Ob nur falsch eingeschätzt oder tief gestapelt: Rovanperä fährt in Myhinpää Bestzeit. Es regnet immer wieder, auf den Pisten stehen Pfützen – Rovanperä-Wetter. Schon letzte Woche, in der Sintflut in Tampere, hat er die Kollegen abgeschlachtet.

Das Loch war nicht da

„Du kannst hier nur gewinnen, wenn du am ersten Tag ein Riesenloch zu Kalle aufreißt", hat Lappi prognostiziert. Stattdessen reißt Rovanperä allen den Hintern auf – fünf Bestzeiten in Folge. Dabei riskiert er gar nicht allzu viel. „Klar will ich den Heimsieg, aber für mich sind Punkte das Wichtigste", sagt er vorher. Er will den Titel möglichst früh unter Dach und Fach bringen.

Er hat keine Erklärung, warum das Heck im zweiten Myhinpää-Durchgang plötzlich wegschnappt, und er hat keine Lösung. Der zu lange Drift geht mit dem Heck durch den Graben, wo ein Holzstoß lauert, der das Hinterrad abreißt und den Yaris in die Luft schleudert. Nach einer Rolle vorwärts ist der Heimsieg passé und das Worst-Case-Szenario eingetroffen: null Punkte.

Mit satten 55 Zählern Vorsprung auf Teamkollege Elfyn Evans ist Rovanperä in die Heimat gereist, er verlässt sie mit nunmehr 25, denn der ewig mit sich hadernde Evans lässt an diesem Wochenende einmal Gnade mit sich walten: „Gemessen an den äußeren Bedingungen bin ich mit mir zufrieden", sagt der bescheidene Waliser, der seit 2022 klar im Schatten von Rovanperä steht

> Seit sechs Jahren hat kein Finne mehr in Finnland gewonnen. Dieses Mal stand nicht einmal einer auf dem Treppchen.

und seit exakt zwei Jahren nicht mehr gewonnen hat. Sein letzter Sieg war 2021: Finnland.

Von den insgesamt zwölf Prüfungen am Samstag und Sonntag gewinnt er zehn, inklusive der Powerstage mit ihren fünf Extrapunkten. Lange hat sich Evans schwergetan mit den Hybridautos, aber an diesem Wochenende passt ihm der Yaris plötzlich wieder wie ein Handschuh. Gleiches gilt für Teamkollege Takamoto Katsuta, der sich in Estland mit den tiefen Bodenwellen abkämpfte, die stän-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tänak: Wieder Motorschaden, aber dieses Mal selbst verschuldet. Wieder null Punkte

ROESELER

ROESELER

Nicht schnell genug für Toyota, aber trotzdem schnell: Neuville im Hyundai

ROESELER

Keine Gnade: Elfyn Evans duscht Akio Toyoda ab. Oder war es umgekehrt?

dig Unruhe ins Fahrwerk bringen. Bei seinem Heimspiel geigt der Japaner, der seit fünf Jahren in Jyväskylä wohnt, mit straffer Dämpfung auf deutlich ebeneren Pisten richtig auf und ringt Hyundais dritten Mann Teemu Suninen in einem Sekunden-Duell über drei Tage nervenstark um 4,3 Sekunden nieder. „Vor allem, dass Akio-san hier war, hat mir einen Extra-Schub gegeben“, sagt der beste Japaner der Rallye-Geschichte stolz.

Akio Toyoda hat als Aufsichtsrats-Chef nun mehr Zeit und sich kurzerhand selbst als Interims-Teamchef eingesetzt. „In Wahrheit bin ich eher der oberste Cheerleader und versuche, nicht im Weg zu stehen“, sagt der höchstrangige Rallyefan der Welt, der es sich nicht nehmen lässt, mit seinen Fahrern eine erbitterte Champagner-Schlacht auf dem Podium anzuzetteln.

Aber auch die Geschlagenen reisen mit guter Laune aus Finnland ab. Zwar hat es für Suninen, der sich so gern mit einem Treppchenplatz für weitere Aufgaben empfohlen hätte, trotz eines Endspurts ohne Ersatzrad (24 Kilo Gewichtsersparnis) nicht für Platz 3 gereicht, und zwar hat Thierry Neuville trotz dreier Bestzeiten nach dem Rovanperä-Ausfall am Freitag Elfyn Evans am Samstag nicht halten können, aber abgesehen von einem zuweilen allzu agilen Hinterteil waren die Hyundai in diesem Jahr auf dem Boden des Gegners nicht gleichwertig, doch kein reines Opfer mehr wie früher. „Wenn du 21 Tage in Finnland getestet hast, macht das schon was aus“, sagt Neuville über die Testbasis, die das Team 2000 Kilometer nördlich von Alzenau als „Heimstrecke“ bei der FIA eintragen ließ.

Trotz des Ausfalls ist Rovanperä für den WM-Dritten Neuville mit 36 Punkten Rückstand noch weit entfernt, und aus eigener Kraft war der Sieg in Finnland nicht erreichbar, aber Neuville stand endlich mal wieder in Finnland auf dem Treppchen. Zuletzt gelang ihm das vor zehn Jahren. ■

RALLYE FINNLAND (3.–6. AUGUST)

9. von 13 Läufen, 22 Wertungsprüfungen über 320,56 km

1.	Evans/Martin (GB/GB), Toyota Yaris Rally1	2.33,11,3 h
2.	Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 Rally1	+39,1 s
3.	Katsuta/Johnston (J/IRL), Toyota Yaris Rally1	+1.36,7 min
4.	Suninen/Markkula (FIN/FIN) Hyundai i20 Rally1	+1.41,0 min
5.	Latvala/Hänninen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1	+4.09,4 min
6.	Solberg/Edmondson (S/GB), Skoda Fabia Rally2	+9.33,6 min
7.	Pajari/Mälkönen (FIN/FIN) Skoda Fabia Rally2	+10.03,7 min
8.	Fourmaux/Coria (F/F), Ford Fiesta Rally2	+10.37,5 min
9.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS), Skoda Fabia Rally2	+11.11,5 min
10.	Mikkelsen/Eriksen (N/N), Skoda Fabia Rally2	+11.35,2 min

Bestzeiten: Evans 10, Rovanperä 5, Neuville 3, Katsuta 3, Tänak 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	170 Punkte
2.	Elfyn Evans	145
3.	Thierry Neuville	134
4.	Ott Tänak	104
5.	Sébastien Ogier	98
6.	Esapekka Lappi	87
7.	Takamoto Katsuta	58
8.	Daniel Sordo	46
9.	Teemu Suninen	34
10.	Pierre-Louis Loubet	28

ROESELER

Evans/Martin: Endlich wieder oben

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	378 Punkte
2.	Hyundai	311
3.	M-Sport-Ford	205

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sami Pajari musste am Ende auf die Punkte schauen und Oliver Solberg ziehen lassen

MASSIMO BETTIOL

Fliegende Finnen

Den WRC2-Sieg machten die einheimischen Waldarbeiter unter sich aus. Der 21-jährige Sami Pajari stand erstmals ganz oben auf dem Siegerpodest und verwies M-Sport-Werkspilot Adrien Fourmaux auf den zweiten WRC2-Rang. Pech für Oliver Solberg, der zwar schnellster Zweitligist war, Finnland aber nicht für WRC2-Punkte nominiert hatte.

Von: **Reiner Kuhn**

Über 14 Wertungsprüfungen jagten sich die finnischen Skoda-Piloten Jari Huttunen und Sami Pajari durch die heimischen Wälder, als am Samstagmittag die Vorentscheidung fiel. Der mit gerade einmal 1,3 Sekunden Vorsprung führende Huttunen erwischte in einer flotten Rechtskurve kurz vor dem Ziel der WP „Västilä 2“ einen Felsen. Wie zu glorreichen Zeiten der fliegenden Finnen reparierte der 29-Jährige den rausgerissenen Querlenker notdürftig, schleppte sich zum nächstgelegenen Pub, setzte sich inmitten der Fans auf die Terrasse, bestellte sich und Beifahrer Antti Haapala ein Bier und wartete auf seine Mechaniker, um den havarierten Fabia aufzuladen (WP 15).

Für den acht Jahre jüngeren Pajari Grund genug, nach dem mental fordernden Dauerduell mit seinem Landsmann sofort etwas Tempo rauszunehmen. Ergo „überließ“ er die Bestzeit Toksport-Teamkollege Oliver Solberg und rutschte mit neun Zehnteln Rückstand auf Klassenrang 2 ab.

Für Pajari kein Problem. Denn nach zwei mehr oder weniger desaströsen Auftritten hatte Solberg darauf verzichtet, beim finnischen Mächtigkeitsspringen um WRC2-Punkte zu kämpfen, und ohne Druck aufzugeigen. Sein Pech, es funktionierte besser als erwartet. Zu jeder Zeit hatte er seine erfahrenen Titel-Widersacher Andreas Mikkelsen und Gus Greensmith im Griff. Auch, weil sich der norwegische Ex-Champion bei der Suche nach dem optimalen Setup verhedderte und nie über die Rolle des Jägers hinauskam. Der Brite dagegen haderte mit seinem „zu langsamen“ Aufschrieb, legte ein paar Kohlen nach und landete kopfüber im Wald (WP 16).

Vor dem finalen Schlussspurt über die vier Sonntagsprüfungen waren die Positionen bezogen. Solberg führte mit 12,5 Sekunden vor dem voll auf den WRC2-Sieg konzentrierten Pajari. Hinter den beiden hoch gehandelten Jungstürmern geigte Adrien Fourmaux im schwachbrüstigen Ford Fiesta Rally2 groß auf. „Das Chassis ist perfekt, aber ohne ein Motoren-Update kann ich mit den anderen auf solch schnellen Pisten nicht mithalten“, so der Klassen-Dritte, der bis zur Rallye Zentraleuropa auf eine Leistungsspritze hofft.

Die scheint Mitfavorit Emil Lindholm nicht zu brauchen: Der Hyundai-Umsteiger balgte lange vorne mit, zerdepperte sich zwischenzeitlich aber einen Stoßdämpfer, fiel weit zurück und unterstrich mit der Bestzeit auf der finalen Powerstage das Potenzial von Mensch und Maschine. Schwieriger ist die Situation von Mikkelsen: Der von Skoda unterstützte Ex-Champion wurde am Ende nur Fünfter. Zwar übernimmt der Routinier damit die WRC2-Tabellenführung, spürt aber den heißen Atem seiner weitaus jüngeren Verfolger. ■

Lehrstunde für den Monte-Carlo- und Kroatien-Sieger Yohan Rossel: Der Finnland-Debütant verringerte seinen Rückstand auf die WRC2-Spitze während der Rallye von zwei auf 1,5 Sekunden – pro Kilometer.

ROESELER

Solberg: Finnland-Fluch gebrochen

ROESELER

Fourmaux: Zu wenig Qualm

WRC2 / FINNLAND

1.	Solberg/Edmondson (S/GB)* Skoda Fabia RS Rally2	in 2:42.44,9 h
2.	Pajari/Mälkönen (FIN/FIN) Skoda Fabia RS Rally2	+ 30,1 s
3.	Fourmaux/Coria (F/F) Ford Fiesta Rally2	+ 1.03,9 min
4.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS) Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.37,9 min
5.	Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.01,6 min

* hier nicht für die WRC2 nominiert

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 9

1.	Andreas Mikkelsen (N)	82 Punkte
2.	Yohan Rossel (F)	77 Punkte
3.	Sami Pajari (FIN)	71 Punkte
4.	Oliver Solberg (S)	64 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rally1-Unfall-Reparatur

„Man muss es probieren“

Während Hyundai erst gar nicht versuchte, Lappis Unfallauto zu reparieren, machte sich Toyota bei Rovanperäs Dienstwagen an die Arbeit – vergeblich.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Werkswagen von Esapekka Lappi ist hin, das Rohrrahmenchassis reif für die Schrottpresse. Auch deshalb lässt der bei Hyundai für die Rallyetechnik zuständige Ingenieur Jan de Jongh den havarierten i20 Rally1 nach der Rückkehr in den Servicepark für die obligatorische Inspektion der FIA-Techniker erst gar nicht mehr aus dem geschlossenen Hänger laden.

Anders beim Toyota, den Weltmeister Kalle Rovanperä am Freitagnachmittag aufs Dach legte. Wenige Stunden nach dem Überschlag steht das Wrack im Service. Während das Team die anderen Werkswagen nacheinander abfertigt, begutachten der leitende FIA-Techniker Jerome Toquet und seine Mitarbeiter das Unfallfahrzeug, verweisen auf die offensichtlichen Beschädigungen an der Sicherheitsstruktur. Toquet hebt den Daumen. „Okay, so ein Auto sieht nicht gut aus“, sagt Toyota-Technikchef Tom Fowler und erinnert an Rovanperäs Unfall im Vorjahr in Belgien. „Dort haben wir es aber geschafft, das Auto zu reparieren, und Kalle hat noch die fünf WM-Punkte auf der Powerstage geholt. Keine Frage, man muss es probieren.“

Sollten die erlaubten vier Reparatur-Stunden nicht reichen, würde Rovanperä am Samstag erneut ausfallen, um dem Team nochmals vier Stunden zu verschaffen. Das geht aber nur, wenn die Sicherheitsstruktur intakt ist. Doch eine halbe Stunde, nachdem die per Reglement maximal zwölf Mechaniker das Auto komplett abgestrippt haben, ist klar: Auch hier sind die Beschädigungen am Rohrrahmenchassis zu groß. „Neben den zwei defekten Bereichen am Dach auf der Beifahrerseite und hinten links haben wir eine größere Baustelle am Hauptträger hinter den Sitzen ausgemacht. Das wäre in der Kürze der Zeit nicht zu schaffen gewesen“, erklärt Fowler und beendet den Reparaturversuch. ■

KUHN

Rovanperä-Reparatur: Halbe Stunde Vollgas, dann Stillstand

FIA-Ausschreibung für 2025 bis 2027

Nächster Reifenlieferant gesucht

Nicht nur in der Formel 1 läuft der Vertrag von Pirelli als Lieferant der Einheitsreifen aus. Interessierte Hersteller müssen bis zum 15. September auf die FIA-Ausschreibung antworten.

Von: **Reiner Kuhn**

Anders als beim letzten Mal, als der Weltverband erst versuchte, die Kategorien noch zu trennen, umfasst die Ausschreibung für die Einheitsreifen von 2025 bis 2027 nun alle Klassen mit Allradfahrzeugen, ergo die den Werkswagen der Hersteller vorbehaltene Topkategorie Rally1, die Rally2 (WRC2) sowie die serienahen Rally3 (WRC3 und Junioren-WM).

Allen voran geht es um die Lieferung von Schotter-, Asphalt-, Winter- und speziellen Spikes-Reifen zu Festpreisen, aber auch um den Service inklusive Logistik. Der Deal beinhaltet zudem eine Marketing-Vereinbarung mit dem WM-Promoter.

Pirelli soll sein Interesse an einer Verlängerung der aktuellen Vereinbarung signalisiert haben. Wie 2019 dürfte der seit zwei Jahren verstärkt in der Rallye-EM aktive Reifenproduzent MRF aus Indien interessiert sein.

ROESELER

Reifen: Tanz auf drei Hochzeiten

Mehr Chancen dürften Hankook eingeräumt werden. Nach der DTM sind die Koreaner nun Exklusivausrüster der Formel E und haben mit der Junioren-EM ihren Fuß auch in der Rallye-Tür.

Die großen Unbekannten sind ausgerechnet die im Rallyesport auf breiter Ebene aktiven Reifenspezialisten von Michelin. Allerdings will sich dort aktuell niemand zu einer möglichen Rallye-WM-Rückkehr äußern. Die Zeit für eine Entscheidung drängt. Denn ähnlich wie in Italien (Pirelli) sind in Frankreich (Michelin) im August Sommerferien und damit die Entscheidungswege deutlich länger. ■

KOMMENTAR

EINE ECHTE TOP-AKTIE

Vor den Augen von Toyota-Aufsichtsrat Akio Toyoda feiern Elfyn Evans und Scott Martin beim WM-Highlight in Finnland nicht nur ihren zweiten Saisonsieg. Als Sahnehäubchen brennt das Duo auf der finalen Powerstage zudem die schnellste Zeit in den feuchten Schotter und sackt maximale Extrapunkte ein.

Der Zeitpunkt hätte kaum besser sein können. Gerade nimmt das Fahrer-Karussell Fahrt auf. Hyundai bestätigt, dass sie neben Ogier auch mit anderen Toppiloten sprechen, um auch bei ihrer Fahrerriege aufzurüsten. Heißt: Der nach zwei jeweils im allerletzten Lauf verpassten WM-Titeln und einer eher blassen Saison 2022 von manch einem schon zum gebrochenen Mann erklärte Evans avanciert plötzlich wieder zu einer Topaktie. Verständlich. Mit 34 Jahren ist der Waliser im besten Rallye-Alter. Wichtiger noch: Er gilt als loyaler Teamplayer, echter Allrounder und ist als einer der ganz wenigen Werksfahrer bei jedem WM-Lauf siegfähig. Schon deshalb wird Toyota ihn kaum ziehen lassen, auch wenn Weltmeister und Jungstar Kalle Rovanperä künftig in neue Gehaltsregionen vorstoßen wird. Toyota weiß, wie wertvoll Evans als zweiter Vollzeitfahrer für die japanisch-finnische Weltmeister-Mannschaft ist und dürfte mangels Alternativen seinen gut dotierten, aber am Saisonende auslaufenden Vertrag verlängern.

Auch deshalb scheint ein Evans-Wechsel zu Hyundai unwahrscheinlicher als der des mit acht WM-Titeln hochdekorierten Teilzeit-Piloten Sébastien Ogier, der dort die beiden Vollzeitfahrer Thierry Neuville und Esapekka Lappi perfekt unterstützen könnte. Gerne lehne ich mich also aus dem Fenster und beglückwünsche Evans vorzeitig zu einem neuen Toyota-Vertrag. Denn nie war er wertvoller als heute.

Reiner Kuhn
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIA Masters Cup I Finnland

Villanueva ohne Gegner

Nach seinem dritten Saisonsieg ist Tabellenführer Alex Villanueva der Gewinn des FIA Masters Cup nur noch schwer zu nehmen.

Nach Titelverteidiger Mauro Miele belegte auch dessen Landsmann Luciano Cobbe seine Startabsage mit einem ärztlichen Attest, und Alex Villanueva hatte leichtes Spiel. Zwar bestritt Miguel Diaz-Aboitiz schon über 30 historische Rallyes in Finnland, saß aber nur bei zweien am Steuer eines modernen Autos.

Wie einseitig sich das ungleiche Duell der beiden spanischen Skoda-Piloten im FIA Masters Cup gestaltete, zeigt ein Blick auf die Zeitenliste: Der 55-jährige Villanueva nahm seinem zwei Jahre älteren Landsmann zwischen zwei und vier Sekunden pro Kilometer ab, markierte alle Bestzeiten und siegte mit satten 23.01 Minuten Vorsprung. Mit dem dritten Sieg und fünf Podiumsplätzen bei fünf Starts baut Villanueva nicht nur die Tabellenführung aus, sondern kann es sich leisten, künftig hinter der Konkurrenz herzubummeln. Dagegen müssen seine ärgsten Verfolger Armin Kremer und Mauro Miele aufgrund ihrer beiden Ausfälle noch zweimal siegen und hoffen, dass nächstes Mal der Spanier ausfällt. ■ RK

MASSIMO BETTIOL

Kann den Sekt fast schon kalt stellen: Masters-Cup-Sieger Alex Villanueva

AUS DEM SERVICE-PARK

SAFETY FIRST
Die Finnen sind für pragmatische Lösungen bekannt. Dass trotz des mal mehr, mal weniger heftigen Regens aufgrund der vielen Zuschauer und Fans das Öffnen von Regenschirmen im Servicepark verboten wurde, verwunderte allerdings.

SCHNELLE ABREISE
Ott Tänak zählt auch abseits der Piste zu den Schnellsten. Um 9.30 Uhr strandete der Ex-Champion bei Lankamaa mit Motorschaden, ließ seine Sachen packen und machte sich noch vor dem Mittag auf den Weg zur Fähre nach Estland. Er grüßte am Abend via Instagram vom heimischen Kamin.

SCHNUPPERKURS
Um sich ein Bild von der WM-Bühne zu machen, weilten Hankook-Rennchef Manfred Sandbichler und der für die Junior-EM-Reifen zuständige Seungchan Cayden Lim in Finnland. Beide schauten sich im Servicepark und an den Prüfungen um und durften beim Shakedown jeweils an der Seite eines WRC2-Piloten Platz nehmen.

WILDE LOKALHELDEN
Neben den WM-Assen tobten in einem nationalen Feld 85 weitere Finnen über neun WM-Prüfungen. Joonas Lindross siegte im BMW M3 E36 vor dem erst 16-jährigen Tuukka Kauppinen im frontangetriebenen Ford Fiesta 1.6.

LETZTE RILLE
Um ein Haar hätte das Toyota-Mediateam mit Hans DeBauw und Justin Neumann die Abschlusskonferenz mit Interims-Teamchef Akio Toyoda verpasst, weil sie auf der Fahrt von der Powerstage zum Servicepark von der Polizei gestoppt wurden.

AUS- UND AUFSTEIGER
Als Höhepunkt der zweijährigen Ausbildung nahmen die drei in Jyväskylä lebenden Toyota-Junioren Nao Otake, Hikaru Kogure und Yuki Yamamoto am WM-Lauf teil. Wichtiger: Direkt im Anschluss an die Rallye Finnland wird entschieden, für wen das Förderprogramm nun endet, und für welche beiden Fahrer es ab der kommenden Saison im brandneuen GR Yaris Rally2 weitergeht. ■ RK

WM-Kalender 2024

WM auch 2024 ohne Saudi-Arabien

Erleichterung bei den Teams: 2024 soll es bei 13 WM-Läufen bleiben. Auch, weil die von allen Seiten gewünschten Gastspiele im Mittleren Osten und den USA mehr Vorbereitungszeit brauchen.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Prozedere steht: Im Rahmen der Rallye Finnland hat der WM-Promoter den Herstellern und Partnern seinen finalen Kalendervorschlag präsentiert, der noch im August dem FIA-Weltrat zur Bestätigung vorgelegt werden soll.

Die größte Überraschung: Die vor wenigen Wochen erneut als 14. WM-Lauf hoch gehandelte Rallye Saudi-Arabien bleibt in der Warteschleife. „Hier gilt das Gleiche wie für die USA: Wenn wir mit der Rallye-WM dahin gehen, soll es ein Fest werden. Deshalb haben wir uns mit dem Veranstalter verständigt, im kommenden Jahr rund um Jeddah einen größeren Probelauf zu machen, der, wenn alles klappt, zur FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens zählen könnte“, so Simon Larkin.

In den USA ist im September eine regionale Testrallye rund um Chattanooga, der viertgrößten Stadt Tennessees, geplant, der im nächsten Frühjahr ein größerer Probegalopp folgen soll.

ROESELER

Rückkehr durch die Hintertür? Polen könnte für Argentinien einspringen

Damit ist klar, dass der WM-Kalender 2024 erneut 13 Läufe umfassen wird. Dass Lettland den WM-Platz von Nachbar Estland einnimmt und die Esten dafür im Vorfeld einen EM-Lauf organisieren sollen, ist ausgemachte Sache. Wichtiger: Um die Logistikkosten niedrig zu halten, versucht man wie schon 2019, eine Doppelveranstaltung in Argentinien und Chile zu realisieren und verzichtet auf Mexiko! Wahrscheinlicher als die Reise ins wirtschaftlich angeschlagene Argentinien ist die europäische und damit nochmals günstigere Rückkehr auf die bekannten Pisten in Polen.

Gute Nachricht für die Briten: Die Rallye Ceredigion in Wales soll in der Rallye-EM den Platz von Fafe einnehmen und zumindest die kontinentale Elite zurück auf die Insel bringen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nachruf Manfred Hiemer (23.6.1961–29.7.2023)

Der Mann neben den Helden

Von: **Markus Stier**

Guten Tag, ich bin der, der neben dem Helden sitzen darf“, stellte er sich gern vor. Mit festem Händedruck, freundlich blitzenden Augen und bebendem Lachen war Manfred Hiemer ein gestandenes bayerisches Mannsbild mit Selbstbewusstsein und Humor. Sein Handwerk dagegen verrichtete der Münchner fähig und kaltblütig. Sein Debüt auf dem Beifahrersitz gab er 1981, einen Namen machte sich Hiemer an der Seite von Horst-Lars Müller von 1984 bis 1986 im Corolla-Cup, obwohl das Duo in seiner dritten Saison fast nie ins Ziel kam, so auch bei seiner WM-Premiere 1987 in Monte Carlo.

Den Durchbruch schaffte Hiemer im selben Jahr mit Jochi Kleint. Zu Beginn der Gruppe-A-

ROESELER

Ära holte er im VW Golf GTI 16V seine ersten drei von 14 DRM-Siegen. Nach zwei Jahren mit Harald Demuth bei Mitsubishi feierte Hiemer mit Erwin Weber im Rallye-Golf-G60 1991 den deutschen Meistertitel. Mit sieben Siegen bei zehn Einsätzen holte sich das bayerische Duo in einem Mitsubishi Galant VR4 auch den Europameistertitel.

Gemeinsam gingen sie 1995 zu Seat und leisteten entscheidende Aufbauarbeit beim WM-Programm der Spanier mit dem Ibiza Kit Car. Nachdem Weber Ende 1997 seine Karriere beendete, wechselte Hiemer ins Cockpit von Armin Schwarz, um auch hier ab 1999 als eine Art Geburtshelfer zu wirken, dieses Mal bei Skoda. Rang 3 bei der Safari-Rallye 2001 im Octavia WRC war Hiemers bestes Ergebnis und zugleich das beste für Skoda in der WM-Geschichte. Zwei Jahre mit Hyundai und ein weiteres mit Skoda markieren die Spätphase seiner Karriere.

Als Beifahrer auf die Minute pünktlich, war er seiner Zeit im Leben nach der Rallye-Karriere zu weit voraus. Für seine e-mocom AG, die sich der Elektromobilität verschrieben hatte, war die Zeit noch nicht reif. Als Geschäftsmann war er nicht so erfolgreich wie als Copilot. Auch wenn er selten in konkurrenzfähigen Autos saß, war Hiemer von 1999 bis 2004 eine feste Größe in der Rallye-WM. Nur Peter Diekmann (68) und Klaus Wicha (88) kommen auf mehr WM-Einsätze als Hiemer (67).

Manfred Hiemer starb nach langer Krankheit am 29. Juli. Er wurde 62 Jahre alt. Armin Schwarz, mit 71 gemeinsamen Einsätzen sein treuester sportlicher Weggefährte, postete nach seinem Tod: „Ruhe in Frieden, mein Freund. Danke für die gemeinsamen Jahre auf dieser Reise voller Erinnerungen. Alles Gute auf deiner letzten Wertungsprüfung.“ ■

Rallycross-WM Belgien

Besser zweite als keine Liga

Angesichts der ungeklärten Brandkatastrophe in England musste das folgende Rennen im belgischen Mettet ausfallen. Während die Zukunft der Topklasse weiter unklar ist, vertrieben sich vier Top-Fahrer die Zeit in der Nachwuchsklasse.

Von: **Sven Kopf**

Auch zwei Wochen nach der Feuersbrunst von Lydden Hill ist die Brandursache, die beide Lancia Integrale und den Truck des Teams Special One Racing auslöschte, weiterhin ungeklärt. Und so blieb dem Veranstalter im belgischen Mettet keine andere Wahl, als den WM-Lauf der Topkategorie RX1e aus Sicherheitsgründen abzusagen.

Abgesehen von einem verpassten Rennen interessierten sich die Teams brennend dafür, wie es weitergehen soll, schließlich sollen in zwei Wochen, direkt nach dem Rennen in Buxtehude, die Elektroboliden für das Rennen in Südafrika auf Seereise gehen. Nur wenn die Ursache klar ist, können entsprechende Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. „Wir wollen in Buxtehude fahren und setzen alles daran, dass es klappt“, erklärt Arne Dirks vom FIA-World-Rallycross-Promoter zwar, doch er verweist auch darauf, dass die Entscheidung bei der FIA liegt, und die steht noch aus.

Bis dahin verspricht der Promoter, alles in seiner Macht Stehende zu tun, um mit der RX1e auch auf dem Estering präsent zu sein. Aber selbst diese Absichtserklärung musste Arne Dirks mühsam abgerungen werden, was in Anbetracht des engen Zeitplans nicht alle zufriedenstellt. Wie es weitergeht, entscheidet die FIA – leider erst sehr kurz vor dem deutschen Rennen in anderthalb Wochen.

Fragt man Kenneth Hansen, Teamchef vom Hansen World Rallycross Team, dann sind die Elektrorenner der WRX auf dem Estering auf jeden Fall wieder dabei. „Wir planen vollumfänglich für das Rennen mit den RX1e-Autos“, sagt der Rekord-Europameister, der seine Söhne Timmy und Kevin mangels regulärer Beschäftigung bei den ebenfalls vollelektrischen Autos der Nachwuchsliga RX2e antreten ließ, um trotz der Absage des WRX-Laufs Flagge zu zeigen.

Sie trafen auf Weltmeister Johan Kristoffersson und seinen Teamkameraden Ole Christian Veiby. Nach wenigen Runden der Eingewöhnung zeigte Kristoffersson auch in der zweiten Liga die gewohnte Dominanz. Im Finale behauptete er sogar trotz stark beschädigter Hinterachse die Führung bis zur Zielflagge.

Die Teams haben anscheinend schon vor einem womöglich bevorstehenden FIA-Statement entschieden: Wen das Untersuchungsergebnis zufriedenstellt, der wird in Buxtehude fahren, wer Zweifel hegt, wird das Rennen womöglich auslassen – bei nur sieben verbleibenden Teilnehmern in der RX1e ernüchternde Aussichten. ■

KOPF

Gewohntes Bild: Johan Kristoffersson dominiert auch in der RX2e

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eine Erlösung und eine

ADAC MOTORSPORT

Volle Tribünen, volles Feld: Am Start zum Samstagslauf rauscht Perera (#94) K. van der Linde (#3) ins Heck

Die Lamborghini-Teams SSR Performance und GRT Grasser Racing holten mit Mirko Bortolotti und Maximilian Paul die Siege am Nürburgring. Für beide war es eine Premiere, für Letzteren sogar eine Sensation. Thomas Preining (Porsche) ist Halbzeitmeister.

Von **Michael Bräutigam**

Für Bortolotti war der Nürburgring 2022 ein Wendepunkt in der Meisterschaft. Gleich zwei Fehlentscheidungen in Positionskämpfen sorgten dafür, dass er insgesamt 28 Punkte liegen ließ. Im direkten Duell mit Sheldon van der Linde, der durch die Fehler des Italieners elf Zähler mehr holte, sogar 39. Am Ende des Titelkampfs fehlten letztlich 43 auf den Meister.

Erste Pole und erster Sieg

Auch deshalb trug der SSR-Pilot bisher noch die Bürde mit sich herum, dass er noch keinen Sieg in der DTM holen konnte. Die ist er nun losgeworden, dank einer dominanten Vorstellung in diesem Jahr in der Eifel. Im Qualifying des Samstags holte er sich mit einem neuen Quali-Rekord seine – ebenfalls unglaublich, aber wahr – erste DTM-Pole. Zwar startete er auch 2022 von P1 ins Nürburgring-Samstagsrennen, da gab es jedoch wegen Nebels kein Qualifying, und die Startreihenfolge wurde anhand des Tabellenstands festgelegt.

„Wir hatten in der Vergangenheit einige Chancen, aber immer ist irgendwas passiert. Es fühlt sich gut an, endlich zu gewinnen."

Mirko Bortolotti, SSR-Lambo

Im Rennen gab er ebenfalls von Anfang an das Tempo vor. Dabei half ihm der Umstand, dass Preining, der zum vierten Mal in Folge P2 im Qualifying holte, seinen Platz verteidigte. Denn er schleppte 20 kg vom Sieg am Norisring-Sonntag mit sich herum und wurde damit der Flaschenhals im Vorderfeld. Vor allem Ricardo Feller (Audi) und Lucas Auer (Mercedes) bissen sich am Österreicher die Zähne aus.

Ein kurzer Regenschauer kurz vor Rennhalbzeit wirbelte dann das Geschehen durcheinander. So flog Christian Engelhart im Toksport-Porsche beim Anbremsen zu Kurve eins ab und knallte Markenkollege Ayhancan Güven (Bernhard) vehement ins Heck. Beide Porsches waren damit für den Rest des Wochenendes raus.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Riesen-Sensation

ADAC MOTORSPORT

Erlöst: Bortolotti feierte am Samstag endlich seinen ersten DTM-Triumph

ADAC MOTORSPORT

Übers Wasser gegangen: Maximilian Paul gelang am Sonntag eine Sensation

Die Fahrer, die 2022 noch Teamkollegen im ADAC GT Masters waren, blieben unverletzt.

Franck Perera im Fokus

Weil der Zwischenfall mitten in die Boxenstopp-Phase fiel, beruhigte zunächst eine Full Course Yellow das Rennen. Erst als alle Reifenwechsel absolviert waren, kam das Safety Car raus.

Beim Restart stand dann mit Franck Perera ein weiterer SSR-Lambo-Pilot im Fokus. Der war schon am Start negativ aufgefallen, weil er Kelvin van der Linde (Audi) aufs Korn genommen und ans Ende des Feldes verfrachtet hatte. Drei Penalty Laps und eine unglückliche Reifenentscheidung später lag er beim Restart – auf Regenreifen – direkt zwischen Bortolotti und Preining. Der Italiener gab früh Gas, Perera wurde zur rutschenden und rollenden Schikane und verhalf seinem Teamkollegen direkt wieder zu einem großen Vorsprung. Auer nutzte die Gunst der Stunde, schnappte sich Preining und kam sogar noch an Bortolotti heran. Doch der blieb cool und konnte nach zahlreichen Siegen in anderen Serien endlich auch in der DTM einen Lauf gewinnen.

„Wir hatten in der Vergangenheit einige Chancen, aber immer ist irgendwas passiert. Ein Problem beim Stopp, ein technischer Defekt oder ein Fehler von mir. Es fühlt sich gut an, endlich zu gewinnen“, berichtete Bortolotti, der sich damit zwischenzeitlich auf Tabellenrang 2 katapultierte. Preining baute mit seinem dritten Tabellenrang die Führung in der Gesamtwertung weiter aus.

Der Regen, der sich am wechselhaften Samstag nur als kurzzeitiger Gast sehen ließ, war am Sonntag einer der Hauptdarsteller und sorgte schon im Qualifying auf abtrocknender Piste für Action. Nach längerer Regenpause vor dem Start standen dennoch zunächst fast alle Autos wieder auf Slicks im Grid. Erst als wenige Minuten vor der Einführungsrunde wieder mehr Wasser von oben kam, wurden fast überall die profilierten Pirelli-Reifen aufgeschnallt. Zu den Ausnahmen zählte unter anderem Sheldon van der Linde, dessen slickbereifter Schubert-BMW in den ersten Runden von Startplatz 2 in die Niederungen des Feldes abrutschte. Nur eine kurze trockenere Phase sorgte dafür, dass die wenigen slickbereiften Autos kurzzeitig auf Augenhöhe fuhren, BMW-Pilot Marco Wittmann schaffte in dieser Zeit sogar die schnellste Runde. Doch dann wurde der Regen so heftig, dass die Reifenfrage überflüssig war.

Ab ungefähr der zehnten Runde waren vor allem die Spezialisten für nasse Strecken gefragt. Und als einer von ihnen stellte sich Maximilian Paul heraus. Nachdem Mick Wishofer nach nur drei Events das Budget zur Neige gegangen war, vertrat der Dresdner den Österreicher in einem der beiden GRT-Lamborghini. Und das sehr beeindruckend.

Nachdem Pole-Mann Ricardo Feller im Abt-R8 die Reifendrücke aus dem Arbeitsfenster fielen, wurde er ein leichtes Opfer für die Verfolger. Nacheinander zogen Auer, sein stark aufgelegter Winward-Teamkollege David Schumacher, Tim Heinemann (Toksport-Porsche) und kurz darauf auch Paul an Feller vorbei.

Letzterer brachte sich schon vor den Pflichtstopps in die Position des ersten Auer-Verfolgers, konnte aber noch keinen Angriff platzieren. Den gab es erst nach dem Reifenwechsel. Nach einem sehenswerten Duell mit Auer eroberte Paul die Spitze und fuhr souverän zu einem kaum für möglich gehaltenen Sieg. Für Paul war es bei seinem dritten DTM-Start der erste Triumph, auch die Grasser-Mannschaft durfte im zweiten Jahr ihren ersten DTM-Sieg bejubeln.

> „Er (Bortolotti) kam im Rennen zu uns in die Garage und hat uns die richtige Empfehlung gegeben. Diese Freundschaft ist in diesem Sport keine Selbstverständlichkeit.“
>
> Gottfried Grasser, GRT

Nicht unwesentlich daran beteiligt war übrigens Bortolotti, der am Samstag den 150. Sieg für den Lamborghini Huracán GT3 einfuhr. Er hatte im Qualifying direkt zu Beginn einen technischen Defekt, der einen Motorwechsel nach sich zog. Da dieser aber innerhalb der knappen Zeit nicht mehr komplettiert wurde, half der zum Zuschauen verdammte Lambo-Werksfahrer – ganz Profi – neben seinem Team (SSR) auch der GRT-Truppe.

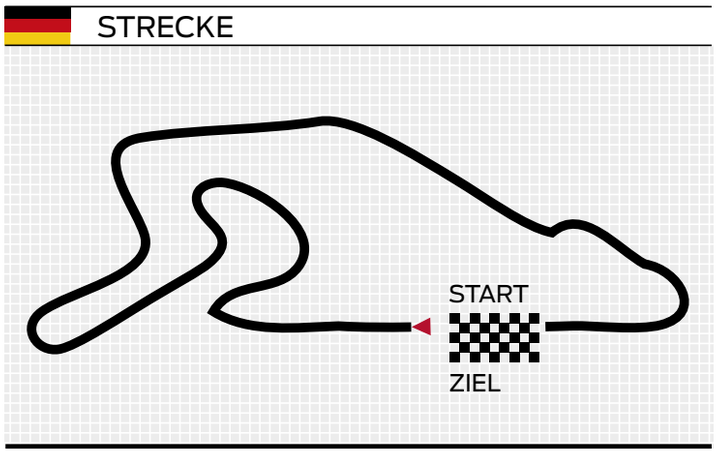
Heinrich: Podest-Premiere

„Er kam im Rennen zu uns in die Garage und hat uns für den Boxenstopp die richtige Empfehlung gegeben. Wir kennen uns so viele Jahre, und diese bedingungslose Freundschaft ist in diesem Sport keine Selbstverständlichkeit“, sagte Gottfried Grasser, der nach Siegen in GT Masters, GTWC und DTM äußerst erfolgreiche Eifelwochen abschloss. Noch ist offen, ob Paul auch weiterhin im zweiten GRT-Auto sitzt. „Wir werden alle Hebel in Bewegung setzen“, verspricht Grasser.

Matchwinner des Sonntags wurde einmal mehr Preining. Vom 16. Startplatz aus legte er eine saubere Aufholjagd hin und holte noch P5. Im Jubel um Paul-Sensation und Preining-Halbzeittitel ging der nicht minder starke zweite Platz von Bernhard-Rookie Laurin Heinrich (Porsche) beinahe unter. „Mit meinem ersten DTM-Podium geht für mich ein Traum in Erfüllung“, so der Würzburger, der damit in die Top 10 der Tabelle klettert. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

NÜRBURGRING SPRINTKURS (D) 3,629 KM



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Mirko Bortolotti	1.25,118 min
2.	Thomas Preining	+ 0,160 s
3.	Ricardo Feller	+ 0,280 s
4.	Kelvin van der Linde	+ 0,304 s
5.	Jack Aitken	+ 0,320 s
6.	Franck Perera	+ 0,367 s
7.	Dennis Olsen	+ 0,449 s
8.	Lucas Auer	+ 0,484 s
9.	René Rast	+ 0,544 s
10.	Marco Wittmann	+ 0,636 s
11.	Patric Niederhauser	+ 0,705 s
12.	Laurin Heinrich	+ 0,739 s
13.	David Schumacher	+ 0,773 s*
14.	Thierry Vermeulen	+ 0,785 s
15.	Clemens Schmid	+ 0,789 s

* + 5 Startplätze (wg. Kollision am Norisring)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Ricardo Feller	1.29,562 min
2.	Sheldon van der Linde	+ 0,247 s
3.	Jack Aitken	+ 0,466 s*
4.	David Schumacher	+ 0,715 s
5.	Lucas Auer	+ 0,778 s
6.	Marco Wittmann	+ 0,915 s
7.	Maro Engel	+ 0,941 s
8.	Dennis Olsen	+ 1,092 s
9.	Tim Heinemann	+ 1,337 s
10.	Kelvin van der Linde	+ 1,366 s
11.	Laurin Heinrich	+ 1,407 s
12.	René Rast	+ 1,441 s
13.	Maximilian Paul	+ 1,479 s
14.	Arjun Maini	+ 1,622 s
15.	Jusuf Owega	+ 1,695 s

* + 3 Startplätze (Rote Flagge im Quali missachtet)

ERGEBNIS RENNEN 1

Nürburgring (D): 05.08.2023; 7. von 16 Läufen;
39 Runden à 3,629 km = 141,531 km
28 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter: 18 Grad, bewölkt/meist trocken
Pole-Position:
#92 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.25,118 min = 153,5 km/h
Schnellste Runde:
#22 Lucas Auer, Mercedes-AMG GT3, 1.26,667 min = 150,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	1:02,51,994 h	25 +3*
2.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 1,199 s	20
3.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 2,572 s	16 +2*
4.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 3,117 s	13 +1*
5.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 4,327 s	11
6.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 7,205 s	10
7.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 10,163 s	9
8.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 13,297 s	8
9.	Patric Niederhauser (CH)	Audi/Tresor Orange 1	+ 14,649 s	7
10.	Thierry Vermeulen (NL)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 15,395 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Nürburgring (D): 06.08.2023; 8. von 16 Läufen;
35 Runden à 3,629 km = 127,015 km
25 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter: 12 Grad, Regen
Pole-Position:
#7 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.29,562 min = 145,9 km/h
Schnellste Runde:
#1 Marco Wittmann, BMW M4 GT3, 1.35,871 = 136,3 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Maximilian Paul (D)	Lamborghini/GRT	1:04.21,613 h	25
2.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 0,600 s	20
3.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 1,320 s	16
4.	Maro Engel (D)	Mercedes/Landgraf	+ 1,954 s	13
5.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 3,248 s	11
6.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 4,419 s	10 +3*
7.	Luca Engstler (D)	Audi/Engstler	+ 4,680 s	9
8.	Thierry Vermeulen (NL)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 7,159 s	8
9.	David Schumacher (D)	Mercedes/Winward	+ 7,617 s	7
10.	Franck Perera (F)	Lamborghini/SSR	+ 8,008 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

STAND FAHRER

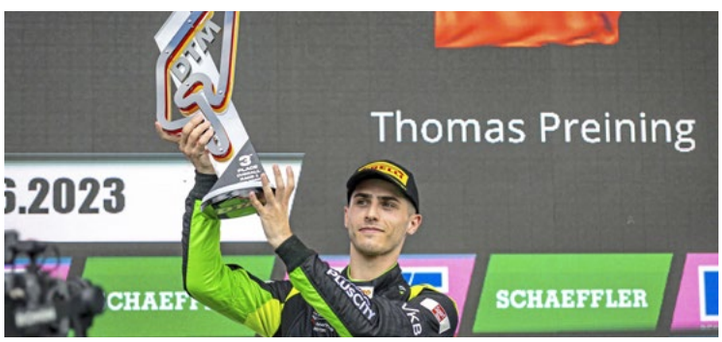
1.	Preining	117 Punkte
2.	S. van der Linde	89
3.	Bortolotti	88
4.	Feller	88
5.	Engel	78
6.	Auer	70
7.	Perera	66
8.	Olsen	63
9.	Rast	54
10.	Heinrich	51
11.	Heinemann	48
12.	Wittmann	47
13.	K. van der Linde	43

STAND TEAMS

1.	Manthey EMA	169 Punkte
2.	SSR Performance	147
3.	Schubert Motorsport	139
4.	Abt Sportsline	124
5.	Merc.-AMG Landgraf	91

STAND HERSTELLER

1.	Porsche	238 Punkte
2.	Lamborghini	203
3.	Mercedes-AMG	188
4.	BMW	187
5.	Audi	156
6.	Ferrari	83



ADAC MOTORSPORT

Preining: Halbzeitmeister nach Samstags-Podest und Sonntags-Aufholjagd

DREI FRAGEN AN MAXIMILIAN PAUL

EIN KURZFRISTIGER EINSATZ UND DANN HOLEN SIE DEN SIEG. WIE FÜHLEN SIE SICH?

Großartig. Ich hätte nicht gedacht, dass ich hier gewinne. Ich bin sehr glücklich, dass ich noch mal die Chance bekommen habe, in der DTM zu fahren. Danke an Gottfried Grasser, meine Sponsoren und meine Familie. Wir hatten ein starkes Auto und das Team hat gute Entscheidungen getroffen. Das war der Schlüssel.

SIE WAREN PLÖTZLICH VORNE DABEI. WIE HABEN SIE DAS VON STARTPLATZ 13 HINBEKOMMEN?

Am Start habe ich mir eigentlich gar nicht so viel ausgerechnet, aber dann war ich bei der Kollision am Ausgang von Kurve eins in einer guten Position. Danach konnte ich mit der guten Pace, die wir hatten, einige Plätze gutmachen. Dadurch habe ich mich in Schlagdistanz gebracht. Dass wir den Stopp unter Full Course Yellow machen konnten, war natürlich auch gut für uns.

ZEITWEISE SIND SIE REGELRECHT ÜBERS WASSER GEGANGEN. WAREN DAS IHRE BEDINGUNGEN?

Ich liebe es, im Regen zu fahren, zumindest wenn das Auto und die Bedingungen passen. Schon im Kart war ich bei Regen schnell unterwegs, nach dem Wechsel zu Autos ebenso. Irgendwie kriege ich es wohl immer ganz gut hin, die Stellen mit Grip zu finden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Balance of Performance

BOP-Regel gekippt

Auch weiterhin anpassungsfähig: Die Autos der sechs in der DTM vertretenen Marken

ADAC MOTORSPORT

Ursprünglich sollten nur bei den ersten drei DTM-Wochenenden Änderungen an der BOP während des Events erlaubt sein. Diese Regelung wurde zum Nürburgring-Wochenende nun aufgehoben.

Von: **Bianca Leppert**

Die Balance of Performance wird in dieser Saison in der DTM von der SRO gemacht. In GT3-Kreisen gilt die Arbeit von Claude Surmont als das Nonplusultra. Schon im ADAC GT Masters hat man in den letzten Jahren gute Erfahrungen gemacht. Ursprünglich war der Plan, die BOP nach dem dritten Rennwochenende nicht mehr während eines Events anzufassen. Schließlich ging man davon aus, man habe bis dahin einen guten Überblick. Nun haben sich Hersteller, Teams und ADAC darauf geeinigt, dass auch bei den restlichen Läufen der Saison während eines laufenden Rennwochenendes Anpassungen gemacht werden dürfen.

Schon zu Beginn der Saison hatten einige Teamchefs diesen Wunsch geäußert. Der Hintergrund: So lässt sich vermeiden, dass im Extremfall eine Marke an einem Wochenende total überlegen ist. Zudem gestaltet sich der Fall DTM etwas spezieller als die anderen GT3-Serien, in die die SRO involviert ist. Denn es gibt nur einen Profi-Fahrer pro Auto.

„Es ist ein Unterschied, ob ich eine BOP für ein Auto machen muss, auf dem zwei Fahrer sind und möglicherweise einen unterschiedlichen Fahrstil haben, oder ob ich ein Auto mit einem Fahrer habe. Da darf ich nicht mehr so eine große Varianz drin haben. Wir haben im Qualifying zwar 20 Autos innerhalb einer Sekunde, aber das ist schon viel. Das müssten 20 Autos in einer halben Sekunde sein. Wir müssen daran arbeiten, dass es noch etwas feiner abgestimmt ist. Claude Surmont macht eine hervorragende Arbeit, und ich will ihn nicht missen. Nur die Voraussetzungen sind neu. Bei zwei Fahrern fällt eine Varianz von 0,2 Sekunden vielleicht nicht auf, hier aber schon. Es ist etwas anderes, ob ich ein Auto auf einen Fahrer spezifisch abstimme oder einen Kompromiss machen muss.“ Im Fahrerlager wurde die Entscheidung begrüßt. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

KALENDER 2024 STEHT

Schon am vergangenen Freitag präsentierte der ADAC den Rennkalender für die DTM 2024. Dabei fährt man auf den gleichen acht Strecken wie in diesem Jahr, der Auftakt in Oschersleben sowie das Finale in Hockenheim sind ebenfalls von der laufenden Saison bekannt. Noch offen ist, ob es möglicherweise einen weiteren Auslandsauftritt gibt, womit der Kalender auf neun Events anwachsen würde. Bislang sieht der Fahrplan für 2024 so aus:

27./28.04. Oschersleben
25./26.05. Lausitzring
08./09.06. Zandvoort (NL)
06./07.07. Norisring
17./18.08. Nürburgring
07./08.09. Sachsenring
28./29.09. Spielberg (A)
19./20.10. Hockenheim

DIE ERSTE TRACK SAFARI

Die bereits beim Vortest am Red Bull Ring erprobte Track Safari wurde am Nürburgring erstmals im Realbetrieb durchgeführt.

ADAC MOTORSPORT

Insgesamt drei Reisebusse fuhren in einer separaten Session am Freitag gemeinsam mit sämtlichen DTM-Boliden auf die Strecke. Der Preis für zwei Runden ganz nah dran am Geschehen: 99 Euro pro Nase. Trotz des recht hohen Preises waren rund 80 Plätze schnell verkauft. Schon am Lausitzring soll es die nächste Track Safari geben.

TREML STARTET NEU DURCH

Wer dem Engstler-Team über die Jahre folgt, dem wird aufgefallen sein, dass der langjährige Teammanager Kurt Treml nicht bei der DTM vor Ort ist. Tatsächlich hat sich der Österreicher in den Ruhestand verabschiedet – oder besser gesagt: in den Unruhestand. Er betreut das Team Mertel Motorsport in der TCR Eastern Europe bei deren erstem Jahr im Tourenwagensport. Darüber hinaus hat Treml in Österreich eine Firma gegründet. Außerdem hat er auch privat noch mal Glück gefunden. Mit seiner neuen Partnerin, die historische Formelrennen fährt, ist er nun regelmäßig im Fahrerlager des Histo-Cups anzutreffen.

ELEKTRO-PREMIERE

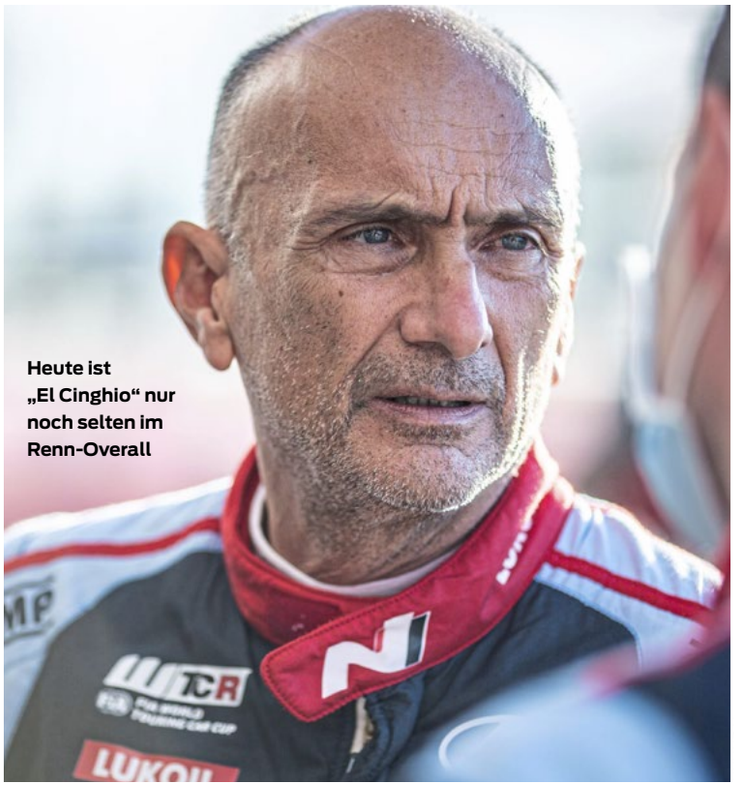
Zum ersten Mal in ihrer Historie fuhr am Nürburgring eine elektrische Rennserie im Rahmen der DTM. Der schwedische „NXT-GenCup“ ist ein Markenpokal auf Basis des Mini Cooper SE. Er zog auch ohne Motorsound aufgrund der Rennaction viel Aufmerksamkeit auf sich. Mit Mats Overhoff gab ein Deutscher in diesem Cup seine Autorenn-Premiere und holte im 18-köpfigen Feld die Plätze 10 und 7. In der Serie geht es um nicht weniger als den Titel des Schwedischen Junior-Automobil-Meisters.

NIEDERHAUSER-SIEG

Zur Einstimmung aufs Rennwochenende durften vier Piloten im auto motor und sport Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring ihre Geschicklichkeit am Lenkrad zeigen. Patric Niederhauser, Dennis Olsen, Luca Stolz und Clemens Schmid mussten erst einen Hindernisparcours umrunden, danach ging es darum, wer auf der Schleuderplatte sein Auto am besten abfängt. Am Ende gewann der seit dem 22. Juli frisch verheiratete Schweizer die Challenge.

ADAC MOTORSPORT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Heute ist „El Cinghio“ nur noch selten im Renn-Overall

HYUNDAI

Champion und Chef

Gabriele Tarquini hat eine bewegte Karriere als Rennfahrer hinter sich. Seit vorletztem Jahr ist er fahrerisch im Ruhestand, am Kommandostand gibt er aber weiter Vollgas.

Von: **Michael Bräutigam**

So ganz loszulassen fällt dem Italiener immer noch schwer, auch wenn das Karriereende schon mehr als anderthalb Jahre her ist. „Der beste Platz im Motorsport ist halt immer noch der im Auto, direkt hinter dem Lenkrad“, philosophiert der mittlerweile 61-Jährige. „Aber es gibt für alles einen Anfang und ein Ende. Und für mich war 2021 der richtige Zeitpunkt, um aufzuhören.“

Die erste Laufbahn als Formel-Pilot endete für Tarquini mit einem bis heute ungeschlagenen, wenngleich unrühmlichen Rekord. Insgesamt 25-mal verpasste er in der Formel 1 die Vorqualifikation fürs Rennwochenende. Bei den 38 Starts, die er letztlich doch in der Königsklasse unternahm, reichte es nur einmal für die Punkte-Ränge: Platz 6 in Mexiko 1989. Die schlechte Bilanz rührt natürlich nicht von mangelndem fahrerischem Talent. Aber bei Teams wie Coloni oder AGS hatte er nie konkurrenzfähiges Material zur Verfügung.

Welches Potenzial in ihm steckt, zeigte er nach seinem Umstieg in Autos mit Dach. Nach

> „Der beste Platz im Motorsport ist immer noch im Auto. Aber es gibt für alles einen Anfang und ein Ende. Für mich war 2021 der richtige Zeitpunkt.“
>
> Gabriele Tarquini

dem Ende seiner F1-Zeit 1992 wechselte er zu Alfa Romeo in die Tourenwagen-Szene. Mit dem dritten Meisterschaftsrang in der italienischen Tourenwagenmeisterschaft 1993 hinter Roberto Ravaglia und Fabrizio Giovanardi war er auch gleich erfolgreich.

Ältester FIA-Weltmeister

Es folgte der Titel in der BTCC 1994, im Jahr darauf eine auf Italien und England aufgeteilte Saison. 1995 kehrte er als Ersatzmann für den verletzten Ukyo Katayama bei Tyrrell sogar noch mal für ein Rennen in der Formel 1 zurück, doch seine neue Heimat waren die Tourenwagen. Es folgten Titel in der EM, WM und dem Weltcup, dazu gab es Laufsiege in der ITC und STW. Dass das Alter nur eine Zahl ist, zeigte er dabei immer wieder. Den EM-Titel holte er mit 41, den WM-Titel mit 47. Damit brach er den Rekord von Juan Manuel Fangio als ältester Weltmeister in einer FIA-WM.

Neun Jahre später, 2018, holte er mit 56 Jahren den Weltcup-Titel, und 2021 fuhr er 59-jährig noch einen WTCR-Laufsieg ein. „Es geht nicht so sehr ums Körperliche, sondern vielmehr ums Mentale“, so der Junggebliebene.

Wenn er nicht gerade selbst als Top-Pilot in einer Meisterschaft im Einsatz war, schätzte man seine Qualitäten als Entwicklungsfahrer. In der WTCC machte er sich vor allem bei Seat, Honda und Lada verdient, in der TCR-Szene trug er maßgeblich zu den frühen Hyundai-Erfolgen bei.

Und hier schließt sich auch der Kreis. Denn seit 2022 ist „El Cinghio“ (Italienisch: „das Wildschwein“), wie er wegen seines rustikalen Fahrstils genannt wurde, als Teammanager bei der BRC Squadra Corse im Einsatz. Im vergangenen Jahr feierte man mit Mikel Azcona den Abschiedstitel in der WTCR, heuer ist man mit Azcona und Norbert Michelisz voll im Meisterschaftskampf in der neuen TCR World Tour dabei.

„Ähnliche Jobs habe ich schon früher gemacht, zum Beispiel 1998 als Fahrerberater bei Minardi in der Formel 1. Diese Tätigkeit war also nicht komplett neu für mich“, berichtet Tarquini.

Im Rennauto sitzt er nur noch selten. „Ich fahre ab und zu Tests für Hyundai. Aber ich möchte keine professionellen Rennen mehr fahren, damit bin ich fertig. In Le Castellet und Mugello war ich bei einem Amateurrennen mit einem Aston Martin GT2 von 2007 dabei. Das war witzig.“

Bootstour in der Pause

Abgesehen von seinen BRC-Schützlingen auf der World Tour betreut er die vier Hyundai-Junioren in der TCR Italy und TCR UK. Vor allem Landsmann Marco Butti bekommt aktuell das volle Tarquini-Programm. „Da bleibt gar nicht mehr so viel Freizeit, ich bin praktisch genauso viel unterwegs wie früher als aktiver Fahrer“, sagt der Mentor.

Falls doch Zeit ist, weiß der zweifache Vater das Leben durchaus zu genießen. „Nach dem Budapest-Wochenende habe ich eine schöne Bootstour gemacht. Leider mit einem Leihboot, da ich es noch nicht geschafft habe, mir selbst wieder eines zu kaufen.“

Nächste Woche hat ihn sein momentaner Hauptjob voll und ganz wieder. Bei der TCR World Tour im uruguayischen El Pinar geht es für „seine“ beiden Fahrer darum, die Fahrer- und Team-Tabellenführung zu erobern. ■

HYUNDAI

Auf Titeljagd mit dem BRC-Team: Michelisz liegt aktuell auf P2 der World Tour

Gabriele Tarquini

Geburtstag: 02.03.1962
Geburtsort: Giulianova
Herkunftsland: Italien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR Eastern Europe

Homola schon durch

Petr Fulín (Audi) und Adam Kout (Hyundai) gewannen die Rennen in Most. Im Rampenlicht stand jedoch Mat'o Homola (Hyundai), der sich vorzeitig den Titel sicherte.

Von: **Michael Bräutigam**

Der bestimmende Fahrer des Wochenendes war Petr Fulín. Der Tscheche, der seine richtig aktive Laufbahn eigentlich schon beendet und den Staffelstab an seinen gleichnamigen Sohn weitergegeben hat, kehrte für ein Gastspiel zurück. Dabei pilotierte er den Aditis-Audi, den sonst Sebastian Steibel fährt. Mit der Pole-Position und einem Sieg in Rennen 1 zeigte Fulín, dass er noch immer schnell ist.

Auch am Sonntag pflügte er auf nasser Strecke geradezu durchs Feld und schien seinen Doppelsieg vom Vorjahr wiederholen zu können. Doch bei einem etwas überhasteten Angriff auf Leader Adam Kout (Hyundai) beschädigte er sich die Aufhängung und musste vorzeitig aufgeben.

Kout kam schadlos aus der Situation rund fünf Minuten vor Rennende heraus und fuhr seinen ersten Saisonsieg ein. Noch größerer Jubel brach aber bei seinem Janík-Teamkollegen Mat'o Homola aus. Der Slowake machte nämlich mit P2 nicht nur den Doppelsieg für die Hyundai-Mannschaft fix, sondern auch vorzeitig den Titelgewinn.

Die ersten Verfolger sind die beiden Hondas aus dem Mertel-Team. Die beste Ausgangsposition im Kampf um den Vizetitel hat Davit Kajaia. Teamkollege René Kircher liegt fünf Punkte dahinter. Das Saisonfinale steigt am 9./10. September in Brünn. ■

TCR EASTERN EUROPE

Podium am Sonntag: Homola (2. v. l.) bejubelt den Titel, Kout (M.) den Sieg

TCR Dänemark

Fünfkampf um Titel

Drei Sieger in drei Rennen – so lautet die Bilanz auf dem Stadtkurs von Aarhus. Um die Meisterschaft geht es zwischen fünf Fahrern eng zur Sache.

Von: **Michael Bräutigam**

Kasper Jensen (Honda) ist einer der fünf Protagonisten, die den Titel unter sich ausmachen. Der Meister der letzten drei Jahre sicherte sich in Aarhus erneut die Pole-Position und den Sieg in Lauf 1. Der musste nach einem schweren Unfall, in den auch Michelle Halder (Honda) verwickelt war, sogar vorzeitig abgebrochen werden. Halder blieb zwar unverletzt, aber ihr Auto war zu stark beschädigt für die restlichen Rennen – und möglicherweise sogar ein Totalschaden, was jedoch weitere Checks zeigen werden.

Nach dem Schock am Samstag ging es auch am Sonntag wild zu. Im zweiten Lauf mit Reversed Grid löste Samstagssieger Jensen eine Massenkollision aus. Für ihn endete die Karambolage mit dem dritten Nuller der Saison. Der Sieg ging an Nicolai Sylvest (Cupra). Für Mike Halder (Audi), der genauso wie Jan Magnussen (Cupra) im „Jensen-Stau" stand, ging es nach P3 am Samstag diesmal als Best of the Rest noch auf P6.

Auch in Lauf 3 war mit Michael Markussen ein Cupra-Fahrer siegreich. Mit seinem ersten Saisonerfolg ist er nun sogar punktgleich mit Sylvest Tabellenführer (je 189 Punkte). Mike Halder (187) und Magnussen (184) folgen. Jensen (171) liegt knapp hinter dem Spitzen-Quartett. ■

TCR DENMARK

Konstant vorne dabei und voll im Titelrennen: Mike Halder im TPR-Audi

NACHRICHTEN

NASCAR: CUP-RENNEN ERST AM MONTAG

Der 23. Saisonlauf der Cup Series wurde wegen Regens am Sonntag in der 74. von 200 Runden unterbrochen. Deshalb ging das Rennen erst nach Redaktionsschluss zu Ende. Sieger in Stage 1 wurde Toyota-Pilot Martin Truex Jr., der unter der Woche seinen Vertrag bei Joe Gibbs Racing noch mal verlängert hat.

NASCAR XFINITY: RUNDES JUBILÄUM FÜR GIBBS

Nach zwei schwächeren Rennen hat sich John Hunter Nemechek (Toyota) mit seinem fünften Saisonsieg eindrucksvoll zurückgemeldet. Punktemäßig zog er dadurch mit Tabellenführer Austin Hill (Chevrolet) gleich, beide haben nun 811 Zähler. Außerdem war der Michigan-Sieg ein Meilenstein für das Team Joe Gibbs Racing. Die Mannschaft des „Coach" hat nun 200 Siege in der zweiten NASCAR-Liga.

NASCAR: VAN GISBERGEN FEIERT OVAL-PREMIERE

Noch vor seinem zweiten Cup-Rennen kommenden Sonntag in Indianapolis wird Supercars-Meister Shane van Gisbergen sein erstes Ovalrennen bei NASCAR bestreiten. Am Freitag startet er beim Truck-Rennen auf dem Indianapolis Raceway Park, also auf dem Shorttrack, der rund zehn Kilometer westlich des Indianapolis Motor Speedways liegt.

NASCAR: JOHNSON UND KNAUS IN HALL OF FAME

Gemeinsam feierten Jimmie Johnson und sein Crewchief Chad Knaus sieben Cup-Titel. Letzte Woche wurde bekannt, dass beide 2024 in die Hall of Fame von NASCAR aufgenommen werden. Dritter im Bunde ist Donnie Allison, der seinem Bruder Bobby folgt. Somit sind nun alle drei ursprünglichen Mitglieder der legendären „Alabama Gang", zu der auch Red Farmer zählt, in der Ruhmeshalle der US-Stockcars verewigt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Stimmungs-Highlight: Das einstündige Rennen der zweisitzigen Rennwagen & GT am Samstag

OLDTIMER GRAND PRIX

Automobil-Gold

Am Wochenende wird der Oldtimer-GP am Nürburgring zum 50. Mal ausgetragen. Zum Jubiläums-Event geben sich viele Rennsport-Schätze und ihre tollkühnen Kutscher die Ehre.

Von: **Michael Bräutigam**

Das stimmungsvollste Rennen erwartet Fans und Aktive traditionell am Samstagabend. In die Dämmerung hinein findet das einstündige Rennen der zweisitzigen Rennwagen und GT bis 1965 statt. Während die Renner von Maserati, Porsche oder Lotus um Positionen kämpfen und dabei nicht geschont werden, können die Zuschauerinnen und Zuschauer auf den Tribünen sich so richtig fallen und in andere Zeiten zurückversetzen lassen.

Wie üblich ist die Bandbreite an Autos derart groß, dass für jeden etwas dabei ist. Die tollkühnsten Akteure finden sich in den Rennwagen aus den Vorkriegsjahren. Formel-Fans stürzen sich auf die F3 und Lurani Trophy, die HGPCA und das in diesem Jahr erstmals am Nürburgring gastierende Formel-2-Feld, Tourenwagen-Sympathisanten werden bei den „Tourenwagen Golden Ära“ leuchtende Augen bekommen – ebenso beim DRM-Revival. Auch die brachialen Can-Am-Rennwagen sind natürlich wieder in Action zu sehen.

Von der Show zum GP

Die Fahrervereinigung FHR wertet mit der HTGT sowie den Fahrzeugen der Dunlop Gentle Drivers das Aufgebot auf, die modernen Fahrzeuge des Ferrari Clubs Deutschland runden das Wochenend-Programm ab. Insgesamt stehen allein zwölf Rennklassen am Start, dazu gibt es Demoläufe und im Fahrerlager viel Rahmenprogramm.

Dass man dieses besondere Jubiläum feiern könnte, daran hat man bei der Erstausgabe 1972 wohl kaum gedacht. Am 11. und 12. August ging die damals „Nürburgring-Show“ genannte Veranstaltung erstmals über die Bühne. Es gab eine Industrieausstellung, eine Schleuder-Vorführung und ein nächtliches Tourenwagenrennen. Oldtimer der Jahre 1904 bis 1959 waren aber ebenfalls schon vor Ort. 63 Autos und 40 Motorräder zogen die rund 20 000 Zuschauer in ihren Bann. Klare Sache: Diese Erfolgsgeschichte musste fortgeführt werden.

Neben der Action auf der Strecke lohnt sich diesmal auch ganz besonders ein Abstecher zu den Markenclubs in der AMG-Arena.

Damals wie heute richtete der Club Historischer Renn- und Sportfahrzeuge Nürburgring (CHRSN) die Veranstaltung aus, wobei der Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC) heute ebenfalls zu den Organisatoren zählt.

Die Motorräder sind mittlerweile gewichen, doch rund 500 bis 600 historische Rennwagen machen den „OGP“ Jahr für Jahr zu einem einmaligen Ereignis. Das wollen sich auch große Namen der Motorsport-Historie nicht entgehen lassen. Allein auf der Starterliste der „Goldenen Ära“ finden sich unter anderem Volker Strycek, Olaf Manthey und Harald Grohs wieder, also die Top 3 der allerersten DTM-Saison 1984 – die damals noch DPM hieß. Weitere Größen wie Prinz Leopold von Bayern, Roland Asch und Klaus Niedzwiedz sind ebenfalls dabei.

Tagestickets ab 35 Euro

Auch Straßenfahrzeuge kommen beim OGP traditionell nicht zu kurz. In der AMG-Arena wird es deshalb das sogenannte „TOP-Markenclubtreffen“ geben, bei denen die verschiedenen Markenclubs von Alfa Romeo bis Porsche ihre Schätze präsentieren. Die Organisatoren versprechen: Solch einen umfassenden Blick über die letzten 50 Jahre Auto-Historie hat es noch nie gegeben.

Drei Tage Oldschool-Rennaction und eine echte Zeitreise sind also auch bei der 50. Ausgabe des Oldtimer GP garantiert. Tagestickets gibt es schon ab 35 Euro, das Wochenendticket kostet 89 Euro. Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre haben in Begleitung eines erwachsenen Ticketinhabers freien Eintritt. Weitere Infos unter: www.oldtimergrandprix.com ■

OLDTIMER GRAND PRIX

Sehr beliebt: Die Formel-„Badewannen“ der 50er- und 60er-Jahre

OLDTIMER GRAND PRIX

Motorsport-Historie zum Anfassen: Im Fahrerlager kommt man ganz nah ran

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DAS EXTRADICKE SOMMERHEFT

MOTORRAD XXL:

Die umfangreichste und außergewöhnlichste Ausgabe des Jahres.

Über 170 Seiten voller Emotionen, Reportagen, faszinierender Tests und exklusiver, bereits gefahrener Neuheiten, wie die Harley Davidson CVO Street Glide. Außerdem Neuheiten zu BMWs künftiger Boxergeneration und das große Finale des MOTORRAD Alpen-Masters 2023.

Jetzt im Handel!
Hier bestellen oder gleich abonnieren:

Web: www.motorradonline.de/ausgaben
Tel.: +49 781 6396659
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kapitän auf Kurs

Mit einem unglaublichen Manöver kämpfte Aleix Espargaró in der letzten Runde Weltmeister Francesco Bagnaia nieder und holte seinen zweiten GP-Sieg. Drei Aprilias landeten in den Top 5, Brad Binder fuhr die KTM aufs Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Rundenlang hielten die Teams in den Boxen den Atem an. Das britische Wetter hatte schon das ganze Wochenende über die Regie in Silverstone geführt, am Samstag mit heftigen Regenfällen und frostigen Temperaturen für Unbehagen gesorgt. Obwohl es für den Sonntag deutlich freundlicher wurde, zog eine Regenfront genau dann über die Strecke, als das MotoGP-Rennen in ihre heiße Phase ging. Nachdem er Schnellstarter Jack Miller überholt hatte, führte Weltmeister Bagnaia das ganze Rennen hindurch und gab die Führung auch nicht ab, als es an einigen Stellen nass wurde. Doch hinter ihm machten Aleix Espargaró, Miguel Oliveira und Brad Binder mächtig Druck. Bagnaia spielte vorn unbeeindruckt das Versuchskaninchen, doch in der letzten Runde schob sich Aleix Espargaró in der schnellen Links von Maggotts neben ihn, hielt grimmig rein und beendete das Überholmanöver bis zum Rechtsknick von Becketts erfolgreich. So sehr Bagnaia auch versuchte, wieder vorbeizukommen, der „Captain“ von Aprilia ließ ihm keine Chance und gewann knapp anderthalb Jahre nach seinem ersten Triumph in Argentinien erneut mit der Aprilia. Rennleiter Massimo Rivola schwebte über allen Wolken: Miguel Oliveira, der seine Schulterverletzung über die Sommerpause ziemlich auskuriert hat, wurde von Brad Binder nur knapp vom Podest verwiesen, dank Maverick Viñales beendeten drei Aprilia das Rennen in den Top 5, und Raúl Fernández schob auch die vierte Maschine aus Noale in die Top 10.

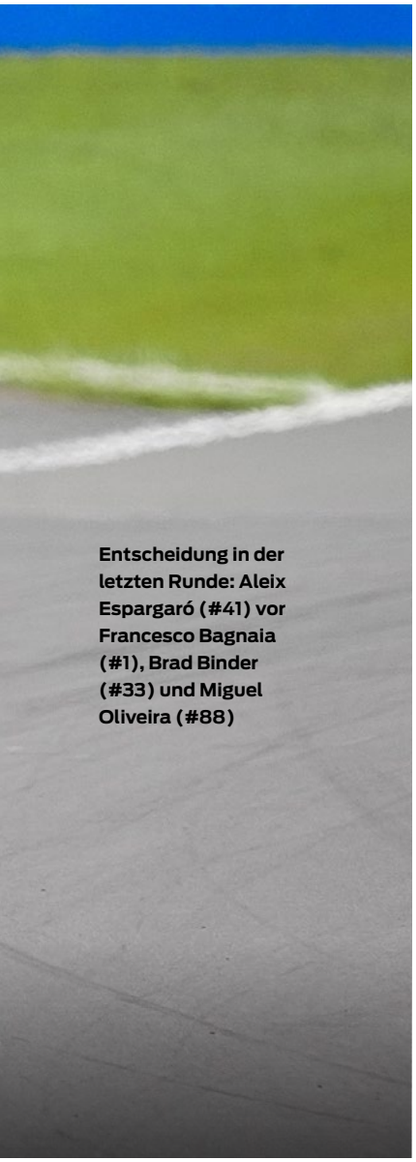
> „Auch wenn ich bei solchen Bedingungen gut bin, fährt die Angst immer mit. Wir stechen in die nasse Kurve rein und hoffen nur, dass es gut geht.“
>
> Brad Binder

Espargaró nahm im Parc Fermé seine Zwillinge Mia und Max voller Freude in den Arm, trotzdem wirkte er nicht so überwältigt wie bei seinem ersten Sieg, als er erst einmal nach Hause telefonieren musste und für Minuten nicht zu sprechen war. „Ich muss schon zugeben, diesmal war ich lange nicht so nervös wie damals, und ich hatte mir dieses Rennen ganz genau zurechtgelegt“, bekannte er. Aber eine Woche nach seinem 34. Geburtstag gibt der älteste Fahrer des aktuellen WM-Felds genauso zu: „Ich bin fahrerisch besser denn je, und wir haben klar eine Chance, um den Titel mitzureden.“

Alle reden vom Wetter

Aprilia zeigte sich bereits am Freitag sehr stark. Nach dem neuen Format zählte nur das zweite Training für den Einzug in die Q2, und da war Aleix Espargaró Schnellster vor Ducatis Jorge Martín. Bei dem kühlen Wetter blieben zwar alle weit über den Zeiten aus dem Vorjahr, doch es war auffällig, wie viel Kurvenspeed Espargaró in den schnellen Kurven hatte und wie gut er herauskam. Dazu hatte Aprilia eine neue Verkleidung gebracht, die vorn schlanker baut. „Mit ihr ist das Motorrad in schnellen Kurven deutlich handlicher geworden“, verriet Espargaró. „Aber es ist nicht nur die Verkleidung, die Jungs haben im Windkanal beste Arbeit geleistet, der ganze Flow vorn über die Bremsabdeckung bis zur Verkleidung ist neu.“ Nicht nur die Aerodynamiker aus Noale hatten Neues kreiert, auch an den Pra-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Entscheidung in der letzten Runde: Aleix Espargaró (#41) vor Francesco Bagnaia (#1), Brad Binder (#33) und Miguel Oliveira (#88)

MOTOGP

MotoGP-Naked-Bike: Fabio Quartararo riss sich bei Berührung Verkleidung ab

MOTOGP

Zweiter Sieg: Aleix Espargaró

MICHELIN

Start auf der neuen Zielgerade: Jack Miller (#43) führt das Feld nach erneutem Blitzstart an

MOTOGP

mac-Ducati wurden neue, direkt an der Gabel montierte Flügel probiert.

Am Samstag zählte aber nur noch die Regen-Performance. Es schüttete aus Kübeln, und das Qualifying wurde grenzwertig. Wenn die Strecke zuvor auch mit Kehrmaschinen von so viel Wasser wie möglich befreit wurde, bis zum Ende von Q2 waren die Pfützen an vielen Stellen wieder so hoch, dass die Regenreifen das Wasser nicht verdrängen konnten und die MotoGP-Bikes aufschwammen. Marco Bezzecchi, der die schnellste Zeit gefahren hatte, stürzte danach am Ende der Hangar Straight, als er in die Bremse griff. Bis zum Sprintrennen hatte sich der Regen zum Glück gelegt, und so sehr sich Bezzecchi auch bemühte, Álex Márquez war einfach stärker und fuhr seinen ersten Ducati-Sieg heraus. Francesco Bagnaia hingegen fiel bis zum 14. Platz zurück und hatte keine Erklärung, warum sein Motorrad sich ständig bewegte. Noch schlimmer traf es Fabio Quartararo, der nach der schlechtesten Quali-Zeit auch im Sprintrennen nur 21. wurde.

Wieder Europa-Dominanz

Dass mit Aleix Espargaró, Francesco Bagnaia und Brad Binder nur Fahrer von drei europäischen Marken auf dem Podest standen, zeigte mehr als symbolisch, dass der Kampf um den MotoGP-Titel in der zweiten Saisonhälfte komplett unter den europäischen Marken ausgefochten wird. Die japanischen Motorräder belegten die letzten vier Plätze der ins Ziel gekommenen, Franco Morbidelli war als 14. bester Fernost-Pilot. Dass mit Joan Mir und Marc Márquez beide Honda-Werkspiloten stürzten, zeigt die Misere des weltgrößten Herstellers nur zu deutlich auf. Und dass Fabio Quartararo sich nach einem Kontakt mit Luca Marini die Verkleidung abriss und eine neue in der Box abholen musste, war wie eine Karikatur dessen, wie übel es bei den Herstellern aus dem Land der aufgehenden Sonne steht. Und das große Zittern kommt erst noch: in zwei Wochen in Spielberg. ■

DREI FRAGEN AN ALEIX ESPARGARÓ

WIE IST ES IHNEN GELUNGEN, VOM ZWÖLFTEN STARTPLATZ ZUM SIEG ZU FAHREN?

Ich war im verregneten Qualifying zwar nur Zwölfter, aber ich fühlte mich im Trockenen schon ab Freitag sehr stark. Ich habe schon in der Aufwärmrunde zum Rennen gespürt, dass ich sehr gute Traktion und ein sehr gutes Gefühl habe. Da habe ich mir schon gesagt, dass ich um den Sieg fahren muss. Ich wollte, sobald ich die Spitze eingeholt habe, vorn davonfahren. Dann hat es aber angefangen zu regnen, und Pecco hat an der Spitze einen sehr guten Job gemacht. So bin ich hinter ihm geblieben und habe ihn erst in der letzten Runde überholt.

WIE HAT APRILIA DIE PROBLEME IM REGEN UND AM START IN DEN GRIFF BEKOMMEN?

Wir haben sehr hart gearbeitet. Wir sind bei der Abstimmung für Regen einen ganz anderen Weg gegangen als bei unserer Trockenabstimmung, wenn es auch noch nicht perfekt ist. Aber Maverick konnte aufs Podest, und ich wurde Fünfter. Auch unsere Starts sind viel besser geworden, weil die Techniker unentwegt an der Kupplung gearbeitet haben.

WIE SEHEN SIE DIE ZWEITE SAISONHÄLFTE?

Mein Traum ist es, mit Aprilia den Titel zu gewinnen, ich arbeite seit sechs Jahren daran. Wir müssen noch einen Schritt machen, dann können wir beweisen, dass sie das beste Motorrad der Welt bauen, und wir könnten um den Titel fahren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wieder alles komplett

Die KTM waren in Silverstone bei allen Bedingungen konkurrenzfähig. Auch das Tech3-Team konnte sich freuen, Pol Espargaró ist wieder zurück und zeigte viel geistige Stärke.

Von: **Imre Paulovits**

TECH3

Pol Espargaró: All den Belastungen getrotzt und am Sonntag Zwölfter!

Sie war wieder da – weil er wieder da war. Diese unnachahmliche positive Stimmung, die Pol Espargaró verbreitet, animierte die ganze Tech3-Box. Fast fünf Monate nach seinen schweren Verletzungen beim WM-Auftakt wurde er von den Rennärzten für fit erklärt, doch sein Teamchef Hervé Poncharal hatte doch Sorgen, ob er sich gleich wieder im knallharten Feld der MotoGP eingliedern kann. Am Freitag gab der Spanier selbst zu: „All die Eindrücke, die die Augen und der Kopf verarbeiten müssen, sind gewaltig. Ich habe mich körperlich so gut wie es geht vorbereitet, doch das Fahren auf dem MotoGP-Motorrad hat mich im Kopf stark ermüdet." Doch er steigerte sich erstaunlich schnell. Im gezeiteten zweiten Training war er nur noch drei Zehntelsekunden langsamer als sein Teamkollege Augusto Fernández. Im Regen am Samstag konnte er sich für den 15. Startplatz qualifizieren, wurde im für ihn neuen Sprintrennen 16. und am Sonntag beendete er die volle Distanz als 12.! „Die ersten zehn Runden konnte ich Augusto folgen, aber danach fühlte ich mich völlig ausgebrannt", strahlte ein glücklicher Pol Espargaró hinterher. „Mein Geist wollte mehr als mein Körper hergab, aber ich wollte durchfahren, und dass ich auch noch ein paar Punkte mitgenommen habe, macht mich sehr glücklich."

Sein Teamkollege Augusto Fernández sicherte sich im verregneten Qualifying Startplatz 5 und wurde im Sprintrennen Achter. „Wir konnten uns schnell an die Verhältnisse anpassen, und es war toll, mit diesen Jungs im Sprint mitzukämpfen." Dass er am Sonntag Elfter wurde, wurmte den Moto2-Weltmeister etwas. „Das war der Preis, den wir für wenig Trockenzeit zahlen mussten. Ich hatte zu Beginn des Rennens nicht genug Vertrauen." Jack Miller führte das Rennen zeitweilig an, konnte aber vom einsetzenden Regen nicht profitieren. „Ich habe einfach keine Temperatur in die Reifen bekommen", so der Australier frustriert. ■

GASTKOMMENTAR

DER MOTOGP IN SILVERSTONE hat alles gebracht, was wir von ihm erwartet hatten. Der typische britische Sommer, wo zwischen zehn und 30 Grad, strahlendem Sonnenschein und strömendem Regen alles sein kann, war zwar nicht angenehm, hat aber noch einmal zusätzliche Spannung gebracht. Silverstone ist einfach eine tolle Strecke, die tolle Rennen generiert – und die hatten wir in allen drei Klassen. Dass das Ziel nun hinter der engen Vale-Schikane liegt, erzeugt zusätzliche Dramatik. Die heutige MotoGP ist einfach toll, wenn wir uns auch in einer etwas sensiblen Phase befinden mit all den Reifendruck- und Überholproblemen. Hat man aber Rennen wie in Silverstone, scheint all das nicht da zu sein. Wenn man sich aber die Leistungsdichte und all die Herausforderungen anschaut, die Fahrer heute mitmachen müssen, bin ich eigentlich ganz froh, dass ich es nicht mehr vom Motorrad aus erleben muss.

Neil Hodgson, Superbike-Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

BRITISH SUMMER

Die britischen Fans konnten der Regen am Samstag und die frostigen Temperaturen über das ganze Wochenende nicht abhalten. Sie bekamen aber auch einiges geboten. Auf dem Areal gab es Stuntshows, jede Menge Präsentationen der Motorradindustrie, einen riesigen Freizeitpark, wo Groß und Klein auf ihre Kosten kamen, dazu Live-Konzerte von Razorlight und den Kaiser Chiefs, deren Frontmann Ricky Wilson durfte gar das Sprintrennen am Samstag abwinken.

SCHÖNE NEUE WELT

Bislang musste die MotoGP im alten Fahrerlager auskommen, doch nun konnten die Zweiradler in das hochmodern eingerichtete neuen Formel-1-Fahrerlager einziehen. Das gewaltige Gebäude, das an einen Flugzeugflügel erinnert, war kein Vergleich zum steinalten Pressesaal in der Woodcote-Kurve und dem provisorisch aufgebauten Zelt der letzten Jahre. Auch der P1-Parkplatz für all die Teilnehmer und Ehrengäste war groß genug und gleich am Fahrerlagereingang, die Joggingtouren der letzten Jahre konnten ausbleiben. So ließ sich auch das Schmuddelwetter am Samstag einigermaßen aushalten, und die Pressekonferenzen und Fahrer-Interviews konnten in einem kultivierten Umfeld stattfinden. Dass in die Treppenhäuser und Korridore riesige Bilder der Zwei- und Vierrad-Asse der vergangenen sieben Jahrzehnte Erinnerungen und Gänsehautstimmung zurückbrachten, war noch das Sahnehäubchen.

SILVERSTONE

Der berühmte „Flügel" von Silverstone: Deutlich bessere Arbeitsbedingungen

MILLER BALD VATER

Jack Miller hatte am Wochenende seine Gedanken immer wieder bei seiner Gattin Ruby. Seine im Winter Angetraute ist im achten Monat schwanger, besuchte vorerst ihren letzten Grand Prix und erwartet in fünf Wochen ihren ersten Nachwuchs. „Ich kann nicht dabei sein, wenn die Geburt ansteht, aber ich wollte so viel Zeit wie möglich noch mit ihr verbringen." Nach dem Grand Prix flog Frau Miller zurück nach Australien, wo sie sich auf ihre Mutterfreuden vorbereitet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Silverstone (GB) – 6. August 2023 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,000 km über 20 Runden à 5,900 km. 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 16 Grad, Asphalt: 24 Grad. Schnitt des Siegers: 174,0 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	40.40,367 min	330,2 km/h	2.00,208 min	S/M	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	20	+0,215 sec	332,3 km/h	2.00,537 min	S/M	20
3.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	20	+0,680 sec	330,2 km/h	2.00,450 min	M/M	16
4.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	20	+0,750 sec	328,2 km/h	2.00,672 min	S/M	13
5.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	20	+2,101 sec	334,3 km/h	2.00,339 min	S/M	11
6.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	20	+7,903 sec	334,3 km/h	2.00,981 min	S/M	10
7.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	20	+9,099 sec	333,3 km/h	2.00,870 min	S/M	9
8.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	20	+9,298 sec	330,2 km/h	2.01,393 min	S/M	8
9.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	20	+9,958 sec	332,3 km/h	2.00,451 min	S/S	7
10.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	20	+19,947 sec	333,3 km/h	2.00,857 min	S/M	6
11.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	20	+20,296 sec	325,3 km/h	2.01,210 min	S/M	5
12.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	20	+1.06,120 min	330,2 km/h	2.02,041 min	S/M	4
13.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	20	+1.27,605 min	329,2 km/h	2.00,863 min	S/M	3
14.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	20	+1.28,913 min	329,2 km/h	2.00,979 min	S/M	2
15.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	+1.29,075 min	328,2 km/h	2.01,068 min	S/M	1
16.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+1.38,573 min	323,3 km/h	2.02,008 min	S/M	–
17.	Iker Lecuona (E)	Honda RC 213 V	20	+1.49,674 min	326,2 km/h	2.02,056 min	S/M	–
	Nicht gewertet:							
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	16	+4 Runden	334,3 km/h	2.01,321 min	S/S	–
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	14	+6 Runden	329,2 km/h	2.01,013 min	S/M	–
	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	5	+15 Runden	333,3 km/h	2.00,563 min	S/M	–
	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	5	+15 Runden	330,2 km/h	2.00,634 min	S/M	–
	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	2	+18 Runden	320,4 km/h	2.03,570 min	S/M	–

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi	2.15,359 min
2.	Miller	2.15,629 min
3.	A. Márquez	2.15,771 min
4.	Bagnaia	2.16,095 min
5.	A. Fernández	2.16,101 min
6.	Marini	2.16,152 min
7.	Martín	2.16,272 min
8.	Viñales	2.16,317 min
9.	Zarco	2.16,661 min
10.	Binder	2.16,677 min
11.	Morbidelli	2.16,885 min
12.	A. Espargaró	2.17,406 min
13.	Bastianini	2.16,972 min
14.	M. Márquez	2.17,343 min
15.	P. Espargaró	2.18,118 min
16.	Oliveira	2.18,264 min
17.	Lecuona	2.18,833 min
18.	Di Giannantonio	2.19,182 min
19.	Mir	2.19,367 min
20.	R. Fernández	2.21,128 min
21.	Nakagami	2.22,341 min
22.	Quartararo	2.22,931 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Á. Márquez	21.52.317 min
2.	Bezzecchi	+0.366 sec
3.	Viñales	+3.374 sec
4.	Zarco	+5.671 sec
5.	A. Espargaró	+6.068 sec
6.	Martín	+7.294 sec
7.	Miller	+9.415 sec
8.	A. Fernández	+9.850 sec
9.	Binder	+10.435 sec
10.	Oliveira	+11.247 sec
11.	Marini	+17.365 sec
12.	Di Giannantonio	+20.063 sec
13.	Bastianini	+24.352 sec
14.	Bagnaia	+25.527 sec
15.	Morbidelli	+27.191 sec
16.	P. Espargaró	+27.693 sec
17.	Mir	+29.062 sec
18.	M. Márquez	+29.326 sec
19.	R. Fernández	+29.627 sec
20.	Nakagami	+29.909 sec
21.	Quartararo	+30.326 sec
22.	Lecuona	+47,674 sec

Schnellste Runde: Á. Márquez 2.10,415 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	214
2.	Martín	173
3.	Bezzecchi	167
4.	Binder	131
5.	Zarco	122
6.	A. Espargaró	107
7.	Marini	107
8.	Miller	90
9.	Á. Márquez	75
22.	Folger	9
27.	Bradl	5

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	317
2.	KTM	172
3.	Aprilia	153
4.	Honda	89
5.	Yamaha	84

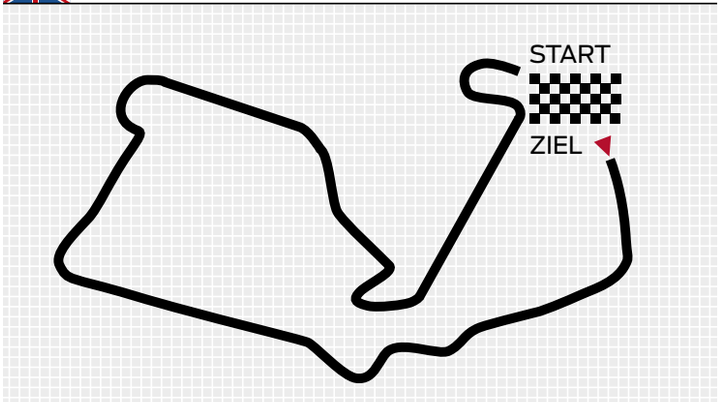
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	295
2.	Mooney VR46 Racing Team	274
3.	Ducati Lenovo Team	242
4.	Red Bull KTM Factory Racing	221
5.	Aprilia Racing	181
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	124
7.	Gresini Racing MotoGP	112
8.	LCR Honda	84
9.	GasGas Factory Racing Tech3	62
10.	Cryptodata RNF MotoGP team	58

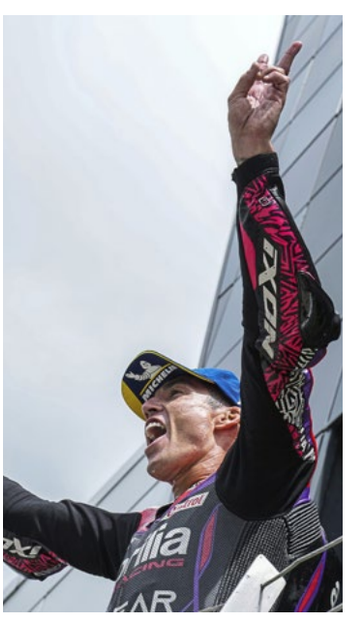
SILVERSTONE (GB) 5,900 KM

Rundenrekord: **1.59,346, Álex Rins (Suzuki), 2022**
Quali-Rekord: **1.57,767, Johann Zarco (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **340,6 km/h, Enea Bastianini (Ducati), 2022**

STRECKE



„Wir hatten uns zu Saisonbeginn zu sehr unter Druck gesetzt. Aber jetzt sind wir konkurrenzfähig und können angreifen."
Aleix Espargaró



MOTOGP

Aleix Espargaró: Nun Titelkampf?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fermín Aldeguer wird drittjüngst

Fermín Aldeguer: Mit der Boscoscuro nun drittjüngster Moto2-GP-Sieger

MOTOGP

Fermín Aldeguer konnte mit der Boscoscuro der ganzen Kalex-Meute trotzen. Pedro Acosta eroberte sich auch mit verletztem Fuß die WM-Führung. Das Intact-Team wurde durch eine Strafe um seine Chancen gebracht.

Von: **Imre Paulovits**

Er war völlig sprachlos. Fermín Aldeguer, Superstock-600-Europameister 2020 und Moto2-Europameister 2021, hat letztes Jahr zwar gleich nach seinem WM-Aufstieg Rennen angeführt, doch er musste auch immer wieder Rückschläge einstecken. Doch nun hat er es geschafft. Wenn ihm Arón Canet anfangs auch gewaltig zusetzte, konnte sich Aldeguer zum Schluss vorn absetzen und seinem ersten WM-Sieg entgegen-

MotoGP

Rins bei Yamaha und der Erdrutsch

Yamaha hat den zweiten Platz in seinem Werksteam für 2024 mit Álex Rins besetzt. Doch dieser Schritt bringt nun dem ganzen Fahrermarkt eine ganz neue Dynamik.

Von: **Imre Paulovits**

Die Nachricht kam letzten Mittwoch nicht ganz unerwartet. Álex Rins hat für 2024 im Yamaha-Werksteam unterschrieben. Das Gerücht machte sich schon länger breit, und es gab in dem Vertrag mit Honda eine Ausstiegsklausel, die dem Spanier freistellt, wenn er in dem Werksteam eines anderen Herstellers unterkommt. Und die hat er nun genutzt. Doch es gibt ein weiteres Gerücht: Rins soll das Angebot auch deshalb angenommen haben, weil sein früherer Suzuki-Teamchef Davide Brivio sein Formel-1-Abenteuer beenden und als Nachfolger von Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis in die MotoGP zurückkehren soll. Dies wurde in Silverstone heftig dementiert.

Doch der Schritt von Rins und Yamaha bringt nun einen Erdrutsch in die Königsklasse. Franco Morbidelli wird entlassen, dabei hat der Vizeweltmeister von 2020 in der letzten Zeit bessere Ergebnisse geliefert als der völlig frustrierte Fabio Quartararo. Dies ist auch Ducati-Teamchef Paolo Ciabatti aufgefallen, und er gab offen zu, dass ihn Morbidelli auf einer Ducati interessieren würde. Valentino Rossi wird alles dafür tun, seinen Freund und Schützling weiter in der MotoGP unterzubringen. Ciabatti und Pramac-Teamboss Paolo Campinotti unterhielten sich in Silverstone auch auffällig oft. Es heißt, dass Marco Bezzecchi zu Pramac soll und dann der Platz bei VR46 für Morbidelli frei wäre. Dass in dem Fall Johann Zarco den Platz räumen müsste, beunruhigt den Franzosen nicht. Er könnte bei Honda fahren, und ihm würde die Aufgabe der Entwicklung der RC213V aus der Krise reizen, zumal er nun mehr Erfahrung hat als zu seiner Zeit bei KTM.

MOTOGP

Álex Rins: Nach Austin-Sieg und Verletzung 2024 von Honda zu Yamaha

Wo die Reise von Marc Márquez hingeht und wie die Pierer Mobility Group ihre Fahrer unter einen Hut bringt, könnten wir schon in Spielberg erfahren. Die Transferzeit hat noch einiges zu bieten. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

er Moto2-Sieger

fahren. „Ich habe so sehr versucht, aufs Podest zu fahren, nun ist es gleich ein Sieg geworden“, konnte er es kaum fassen. „Ich muss mich bei meinem Team bedanken, mein Motorrad war perfekt.“ Bei allen Abenteuern ist Aldeguer gerade 18 Jahre alt und nun der drittjüngste Moto2-Sieger hinter Pedro Acosta und Marc Márquez. Acosta wiederum vollbrachte eine Heldentat: Bei einem Trainingsunfall wurde sein linker Fuß zwischen Motorrad und Streckenbegrenzung eingeklemmt, die Bänder wurden gedehnt, und der Ajo-KTM-Pilot nahm gleich nach der Zieldurchfahrt seinen Stiefel runter. „Aber das Adrenalin hat mich im Rennen immer weitergetrieben“, so der neue WM-Leader, nachdem Tony Arbolino bei der Abstimmung völlig falsch lag und bis auf den zehnten Platz zurückfiel. Arón Canet, der zwischenzeitig geführt hatte, war nach dem zweiten Platz recht aufgekratzt: „Mein Mentaltrainer hat mich in die richtige Richtung gewiesen, nun könnten bald Siege folgen.“

Auch Jake Dixon wirkte bei seinem Heim-GP hochmotiviert, doch seinem Quali-Sturz folgte einer im Rennen, als er außen an Darren Binder vorbei wollte. Der Intact-GP-Pilot bekam daraufhin eine Long-Lap-Penalty, die er genau so wenig verstehen konnte wie Teamchef Jürgen Lingg. „Ich war auf der Innenspur, und man schaut in die Kurve nach innen. Wenn da einer außen überholt, sieht man ihn gar nicht. Ich habe wirklich nichts falsch gemacht.“ So konnte der Südafrikaner nur einen Punkt einfahren. Knapp hinter ihm kam Lukas Tulovic ins Ziel: „Ich kannte die Strecke nur wenig, daher war das eine große Herausforderung. Nach dem Sturz am Freitag und dem Regen hat mir auch das Vertrauen zur Front gefehlt. Ich bin sehr glücklich, dass ich im Rennen doch eine gute Pace gefunden habe und nah an die Punkte herankam.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Das neue System zur Reifendruckprüfung brachte in Silverstone zwar keine Probleme mit sich, dafür umso mehr Diskussionen. Bei den kühlen Temperaturen gab es keine Probleme mit Überhitzung beim Hinterherfahren, und wir sahen auch spektakuläre Überholmanöver. Doch beim nächsten Hitzerennen sind die Probleme vorprogrammiert. Dass es die Yamaha- und Honda-Fahrer am härtesten treffen wird, dementieren die Ducati-Piloten. Jack Miller plauderte aus dem Nähkästchen und sagte, dass die Ducati viel empfindlicher auf den zu hohen Luftdruck reagiere als die KTM. Man darf gespannt sein, ob die Roten dadurch eingebremst werden. Auf die möglichen Stürze in Spielberg aber weniger.

MOTOGP

Marc Márquez zeigte sich in Silverstone von einer ganz neuen Seite. „Ich habe mich im Kopf völlig umgestellt. Ich werde nicht mehr über die Grenzen hinausgehen und erst einmal Daten für die Entwicklung sammeln“, sagte er schon vor dem Wochenende. Im Sprintrennen ließ er Fahrer, die hinter ihm schneller waren, sogar freiwillig vorbei. Im Rennen stürzte er am Sonntag aber trotzdem, als er beim Bremsen in den Windschatten von Enea Bastianini gesogen wurde und verhinderte, dass er ihm ins Heck krachte. Dass er danach trotzdem von einem zufriedenen Wochenende sprach, zeigt, wie sehr er mit seiner Zeit bei Honda durch ist.

MOTOGP

Es ist fast nicht zu glauben: Seit 2013 hat es in Silverstone mit Jorge Lorenzo, Marc Márquez, Valentino Rossi, Maverick Viñales, Andrea Dovizioso, Álex Rins, Fabio Quartararo, Francesco Bagnaia und Aleix Espargaró jedes Jahr einen anderen Sieger gegeben.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 6. August 2023 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,300 km über 17 Runden à 5,900 km. 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 18 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	17	35.37,758 min	2.04,956 min	25
2.	Arón Canet (E)	Kalex	17	+2,546 sec	2.05,102 min	20
3.	Pedro Acosta (E)	Kalex	17	+3,883 sec	2.05,217 min	16
4.	Joe Roberts (USA)	Kalex	17	+6,460 sec	2.05,576 min	13
5.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	17	+7,162 sec	2.05,245 min	11
6.	Barry Baltus (B)	Kalex	17	+7,574 sec	2.05,596 min	10
7.	Sam Lowes (GB)	Kalex	17	+7,623 sec	2.05,175 min	9
8.	Ai Ogura (J)	Kalex	17	+9,138 sec	2.05,498 min	8
9.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	17	+12,280 sec	2.05,757 min	7
10.	Tony Arbolino (I)	Kalex	17	+13,094 sec	2.05,894 min	6
11.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	17	+16,571 sec	2.06,022 min	5
12.	Celestino Vietti (I)	Kalex	17	+16,708 sec	2.05,461 min	4
13.	Filip Salac (CZ)	Kalex	17	+16,828 sec	2.06,065 min	3
14.	Albert Arenas (E)	Kalex	17	+18,835 sec	2.06,105 min	2
15.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	17	+29,061 sec	2.06,316 min	1
16.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	17	+29,556 sec	2.06,614 min	-
17.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	17	+38,437 sec	2.06,802 min	-
18.	Alex Escrig (E)	Forward	17	+40,838 sec	2.06,805 min	-
19.	Marcos Ramírez (E)	Forward	17	+42,853 sec	2.06,921 min	-
20.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	17	+45,139 sec	2.07,641 min	-
21.	Izan Guevara (E)	Kalex	17	+1.05,750 min	2.06,859 min	-
22.	Kohta Nozane (J)	Kalex	17	+1.10,688 min	2.08,715 min	-
	Nicht gewertet:					
	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	7	+10 Runden	2.05,970 min	-
	Sergio García (E)	Kalex	3	+14 Runden	2.06,185 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	0	+17 Runden	-	-
	Rory Skinner (GB)	Kalex	0	+17 Runden	-	-
	Taiga Hada (J)	Kalex	0	+17 Runden	-	-
	Borja Gomez (E)	Kalex	0	+17 Runden	-	-
	Dennis Foggia (I)	Kalex	0	+17 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	156
2.	Arbolino	154
3.	Dixon	104
4.	Canet	96
5.	Lopez	92
6.	Salac	75
7.	Aldeguer	74
8.	Lowes	67
9.	Chantra	66
10.	Gonzalez	63
21.	Tulovic	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	220
2.	Boscoscuro	124

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	221
2.	Red Bull KTM Ajo	199
3.	Speed Up Racing	166
4.	Pons Wegow LOS40	133
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	19

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Acosta	2.16,953 min
2.	Aldeguer	2.17,653 min
3.	VD Goorbergh	2.17,664 min
4.	Arbolino	2.17,880 min
5.	Lopez	2.17,989 min
6.	Canet	2.18,307 min
7.	García	2.18,588 min
8.	Baltus	2.18,626 min
9.	Lowes	2.18,686 min
10.	Roberts	2.18,811 min
11.	Dixon	2.18,975 min
12.	Salac	2.19,041 min
13.	Vietti	2.19,147 min
14.	Binder	2.19,222 min
15.	Chantra	2.19,316 min
16.	Ogura	2.20,010 min
17.	Gonzalez	2.20,048 min
18.	Arenas	2.05,211 min
19.	Alcoba	2.19,564 min
20.	Guevara	2.20,023 min
21.	Skinner	2.20,643 min
22.	Hada	2.21,385 min
23.	Tulovic	2.21,518 min
24.	Gomez	2.21,602 min
25.	Ramirez	2.21,814 min
26.	Bendsneyder	2.21,943 min
27.	Nozane	2.22,068 min
28.	Escrig	2.22,297 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

David Alonso erster kolumbiani

Es war irgendwie schon abzusehen, dass der hochtalentierte David Alonso es bis ganz nach oben schaffen wird. Doch sein erster GP-Sieg vom letzten Startplatz aus war doch spektakulär.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Dass David Alonso furchtbar schnell und sehr talentiert ist, weiß man spätestens seit seinem zweiten Platz in diesem Jahr in Jerez. Jorge Martínez weiß es schon länger, und so hat er den European-Talent-Cup-Sieger von 2020 und MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2021 unter seine Fittiche genommen. Doch was Alonso in Silverstone geliefert hat, riss die Zuschauer von den Tribünen. Er war im nassen Q1 gestürzt, brachte so keine einzige Runde zustande und musste vom 28. und letzten Startplatz aus ins Rennen gehen. „Ich hatte im Trockenen ein gutes Gefühl und ich wusste, dass es auch Brad Binder 2016 in Jerez vom letzten Startplatz aus zum Sieg geschafft hat. Ich habe mir sein Rennen extra nochmals angesehen und nachgezählt, wie viele Gegner er in der ersten Runde überholt hat. Weil ich demnach nach der ersten Runde im Plan war, habe ich immer weiter gepusht“, erklärte er seine Siegesfahrt. Bereits in der sechsten Runde ging Alonso erstmals in Führung, danach kämpfte er wacker im Führungspulk und setzte sich am Ende der letzten Runde geschickt gegen Ayumu Sasaki durch. „Es ist mir eine große Ehre, der erste kolumbianische Grand-Prix-Sieger zu sein“, freute er sich. „Ich bekomme sehr viel Unterstützung von den Fans dort.“ Alonso ist zwar in Madrid geboren und die meiste Zeit seines Lebens in Spanien aufgewachsen, durch seine kolumbianische Mutter verbindet ihn aber viel mit dem südamerikanischen Land.

Ayumu Sasaki war während des ganzen Rennens im Führungspulk, doch auch diesmal musste er sich, wie schon in Le Mans, auf dem Sachsenring und in Assen mit dem zweiten Platz zufriedengeben. Weil aber Jaume Masiá stürzte, ist der 22-jährige Japaner aus Peter Öttls Husqvarna-Team nun WM-Zweiter. „Dafür, dass ich am Freitag gestürzt bin und mir zu wenig Zeit für die Abstimmung blieb, kann ich zufrieden sein“; so Sasaki. „Bei dem kalten und windigen Wetter konnte man schnell Fehler machen. Als ich Masiá stürzen sah, habe ich mehr Vorsicht walten lassen und bin nur mit 80 Prozent gefahren, ich wusste, dass man die Front schnell verlieren kann. Aber in Österreich hoffe ich auf gutes Wetter und da will ich angreifen.“ Das muss er auch, denn WM-Leader Daniel Holgado hat nach seiner Assen-Pleite wieder 16 Punkte hinzugewonnen. ■

TEAM ASPAR

Ganz aus dem Häuschen: Teamchef Nico Terol (l.) feiert seinen neuen GP-Sieger David Alonso

Moto3

Sensationeller Veijer nur wenig belohnt

Der 18-jährige Holländer war die Sensation des Rennens und fuhr die schnellste Runde. Doch wurde er am Schluss herausgedrängt und verlor viele Plätze.

Nicht nur David Alonso, auch Collin Veijer aus Peter Öttls Husqvarna-Team veranstaltete eine tolle Aufholjagd. Vom 20. Startplatz aus ins Rennen gegangen, fuhr er in der fünften Runde des Rennens die schnellste Rennrunde, war drei Runden vor Schluss an seinem Teamkollegen Ayumu Sasaki dran, und obwohl er danach in der wild kämpfenden Spitzengruppe einmal einen Fehler machte und bis auf den 23. Platz zurückfiel, konnte er sich in der letzten Runde noch bis auf P9 vorkämpfen! „Es war endlich trocken, worüber ich sehr froh war“, so der MotoGP-Rookies-Cup-Vize von 2022. „Mein Start war okay, ich habe dann eine Position nach der anderen gewonnen. Insgesamt denke ich, dass mein Fehler in der vorletzten Runde etwas dumm war. Ich habe beim Überholen etwas ausprobiert und musste deshalb etwas mehr bremsen, wodurch sich das Hinterrad gehoben und mich fast aus dem Sattel katapultiert hat. Aber das Rennen war sehr gut, denn ich kam von Platz 23 zurück an die Spitze.“ ■ IP

LEKL

Collin Veijer (#95): Tolle Aufholjagd

Moto3

Kelso und Artigas aus den Punkten

Nach den Startplätzen 5 und 11 gingen die Prüstel-CFMoto-Piloten mit viel Hoffnung ins Rennen. Doch da lagen sie falsch.

Im Regen stimmte noch alles für Joel Kelso, der die Sommerpause nutzte, um sich von seiner Verletzung am rechten Fuß zu erholen, und Xavi Artigas. Doch im Rennen bildete sich ein gewaltiger Pulk, die Top 17 lagen im Rennen innerhalb von zwei Sekunden zum Sieger, und da wurde Joel Kelso 16. „Im Nassen hatten wir einen guten Startplatz erreicht, aber wir kämpfen schon seit geraumer Zeit mit dem gleichen Problem, das wir in der Vorsaison und bei den Tests überhaupt nicht hatten“, so Kelso. „In Assen haben wir eine Lösung gefunden, aber im Trockenen in Silverstone konnten wir das Setup nicht optimal anpassen.“

Xavi Artigas verlor gar den den Anschluss zur Spitzengruppe und musste sich mit Platz 21 zufriedengeben. „Ich weiß nicht, was ich sagen soll“, suchte er nach Worten. „Es war sehr anstrengend, und ich konnte von Anfang an nicht das Gefühl aufbauen, das ich wollte. Ich habe mein Bestes gegeben, aber es war nicht die Rückkehr aus der Sommerpause, die wir wollten. Wir wollen nun alles analysieren und in Österreich wieder konkurrenzfähiger sein.“ ■ IP

LEKL

Joel Kelso: Aus den Punkten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

scher GP-Sieger

NACHRICHTEN

Moto2
Motoren-Lieferant Triumph und die Dorna haben ihren Vertrag bis 2029 verlängert! Seit die Briten vor fünf Jahren die Herausforderung auf sich genommen hatten, ihren 765er-Triple in der hart umkämpften Klasse einzusetzen, zeigten sie sehr viel Engagement und haben den Motor für dieses Jahr noch einmal weiterentwickelt. Für die Zukunft stehen noch weitere Schritte an. Für 2025 ist ein komplettes Renngetriebe geplant, bislang der einzige Schwachpunkt des Motors im Rennbetrieb. Bereits 2024 sollen einige Teile davon zum Einsatz kommen. „Mit den vielen Runden, von denen wir Daten von den Fahrern bekommen haben, konnten unsere Ingenieure weiter an dem Motor arbeiten. So konnten wir den Motor ständig schneller machen. Mit dem Renngetriebe wird es für die Fahrer auf der Strecke noch einmal einen großen Schritt geben." Dorna-Sportdirektor Carlos Ezpeleta lobte die Zusammenarbeit: „Unser Ziel war es, mit diesem Motor den richtigen Aufstieg der Talente aus der Moto3 in die Moto2 zu schaffen, und wir sind mit dem Ergebnis sehr zufrieden."

SSP-WM/ENDURANCE-WM
Nach seinem Supersport-WM-Sieg in Most mit der Honda musste BSB-Champ Tarran Mackenzie gleich ins Flugzeug nach Japan, wo er im F.C.C.-TSR-Honda-Team am 8-Stunden-Rennen teilnahm und Vierter wurde. „Mein Vater Niall war bislang bei fast allen Supersport-WM-Läufen dabei, nach Most konnte er nicht, weil er mit seinen alten schottischen WM-Kollegen eine Motorradtour gemacht hat", verriet Mackenzie. „Auch meine Mutter blieb daheim, so konnten sie meinen ersten WM-Sieg nicht miterleben. Aber in Suzuka hatte ich wieder die Unterstützung meiner Familie, und darüber bin ich glücklich."

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 6. August 2023 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 88,500 km über 15 Runden à 5,900 km. 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 17 Grad, Asphalt: 21 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	David Alonso (COL)	GasGas	15	33.35,396 min	2.13,546 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	15	+0,152 sec	2.13,453 min	20
3.	Daniel Holgado (E)	KTM	15	+0,203 sec	2.13,752 min	16
4.	Ivan Ortolá (E)	KTM	15	+0,337 sec	2.13,584 min	13
5.	David Muñoz (E)	KTM	15	+0,471 sec	2.13,516 min	11
6.	David Salvador (E)	KTM	15	+0,839 sec	2.13,621 min	10
7.	Diogo Moreira (BR)	KTM	15	+0,767 sec	2.13,132 min	9
8.	José Antonio Rueda (E)	KTM	15	+0,892 sec	2.13,655 min	8
9.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	15	+0,941 sec	2.12,869 min	7
10.	Romano Fenati (I)	Honda	15	+0,977 sec	2.13,271 min	6
11.	Deniz Öncü (TR)	KTM	15	+1,140 sec	2.13,798 min	5
12.	Stefano Nepa (I)	KTM	15	+1,227 sec	2.13,352 min	4
13.	Riccardo Rossi (I)	Honda	15	+1,331 sec	2.13,953 min	3
14.	Kaito Toba (J)	Honda	15	+1,386 sec	2.13,474 min	2
15.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	15	+1,572 sec	2.13,599 min	1
16.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	15	+2,270 sec	2.13,720 min	-
17.	Scott Ogden (GB)	Honda	15	+1,902 sec	2.13,559 min	-
18.	Jaume Masiá (E)	Honda	15	+11,314 sec	2.13,423 min	-
19.	Filippo Farioli (I)	KTM	15	+14,167 sec	2.14,144 min	-
20.	Taiyo Furusato (J)	Honda	15	+14,274 sec	2.14,192 min	-
21.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	15	+17,646 sec	2.14,710 min	-
22.	Mario Aji (RI)	Honda	15	+17,825 sec	2.14,719 min	-
23.	Ana Carrasco (E)	KTM	15	+17,986 sec	2.14,266 min	-
24.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	15	+20,763 sec	2.14,363 min	-
25.	Joshua Whatley (GB)	Honda	15	+28,774 sec	2.14,493 min	-
	Nicht gewertet;					
	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	13	+2 Runden	2.14,291 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	12	+3 Runden	2.13,810 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	141
2.	Sasaki	119
3.	Masiá	109
4.	Ortolá	107
5.	Öncü	99
6.	Alonso	90
7.	Moreira	86
8.	Rueda	60
9.	Artigas	57
10.	Nepa	50

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	202
2.	Honda	140
3.	Husqvarna	122
4.	GasGas	98
5.	CFMoto	62

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	159
2.	Team MTA	157
3.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	153
4.	Leopard Racing	147
5.	Red Bull KTM Tech3	143
6.	GasGas Aspar Team	126
7.	MT Helmets . MSI	91
8.	CFMoto PrüstelGP	76
9.	SIC58 Squadra Corse	51
10.	CIP Green Power	47

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Masia	2.25,072 min
2.	Ogden	2.25,435 min
3.	Holgado	2.25,607 min
4.	Rossi	2.25,676 min
5.	Kelso	2.25,707 min
6.	Sasaki	2.25,890 min
7.	Ortolá	2.25,983 min
8.	Öncü	2.26,185 min
9.	Suzuki	2.26,234 min
10.	Nepa	2.26,255 min
11.	Artigas	2.26,425 min
12.	Farioli	2.26,651 min
13.	Toba	2.26,826 min
14.	Fenati	2.26,966 min
15.	Bertelle	2.27,251 min
16.	Rueda	2.27,258 min
17.	Moreira	2.27,514 min
18.	Furusato	2.27,527 min
19.	Yamanaka	2.27,019 min
20.	Aji	2.27,839 min
21.	Salvador	2.27,963 min
22.	Azman	2.28,267 min
23.	Veijer	2.28,968 min
24.	Whatley	2.29,404 min
25.	Fellon	2.30,471 min
26.	Carrasco	2.31,889 min
27.	Muñoz	2.32,181 min
28.	Alonso	-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wisch und weg

Das Honda-Werksteam war auch in diesem Jahr in Suzuka nicht zu halten. Beste Chancen hatte YART-Yamaha, doch ein Elektrikschaden warf die Truppe weit zurück. SERT-Yoshimura stürzte, so landeten vier Honda auf den ersten vier Plätzen.

Von: **Toni Börner**

Die #33 Werkshonda war unangefochten. Von den 216 gefahrenen Runden ging HRC 207 Mal als Führender über den Zielstrich – auch weil bereits sehr früh ein Pfennigartikel in Form des Zündungsschalters an der YART Yamaha von Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa streikte. Dabei war der Start-Stint ein ansehnlicher Dreikampf zwischen SERT-Yoshimura-Suzuki, YART und HRC. Doch nach dem ersten Pitstop entschwanden Nagashima, Takahashi und Vierge der Konkurrenz. „Ich bin dieses Rennen das erste Mal gefahren, und es war eine wunderbare Erfahrung“, so Vierge nach seinem ersten, aber dem 29. Sieg von Honda beim Klassiker. „Als das Safety Car auf meinem Stint rauskam, wusste ich gar nicht, was ich machen muss, da hat mir schlicht die Erfahrung gefehlt.“ Nach 18 Uhr gab es immer wieder mittlere Regenschauer, die sich aber nie um die ganze Strecke erstreckten. „Ich dachte schon, es soll einfach nicht sein, als es auf meinem letzten Stint noch mal anfing zu regnen“, so Takahashi, der mit nun fünf Siegen in Suzuka mit dem bisherigen alleinigen Rekordhalter Toru Ukawa gleichgezogen hat. „Darüber freue ich mich sehr und ich werde alles daransetzen, meinen Rekord weiter auszubauen.“

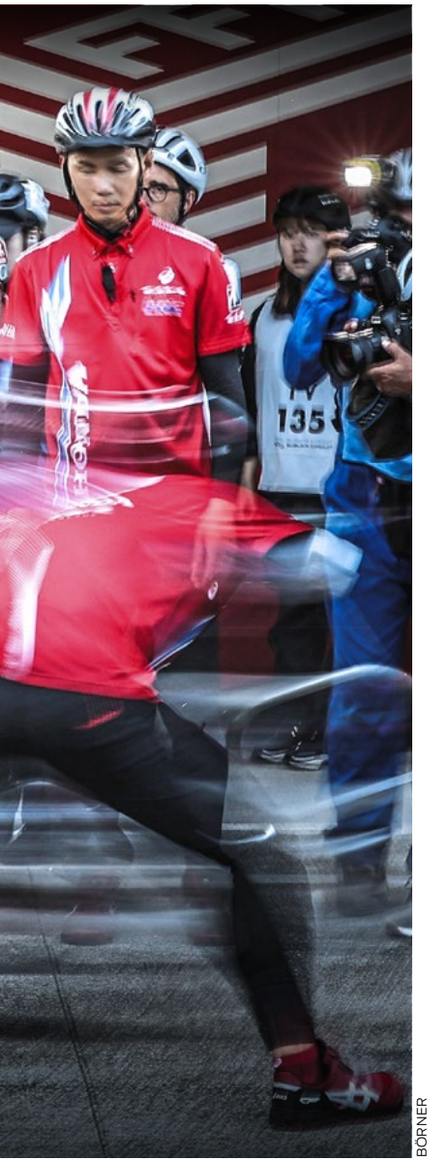
Schnelle Japaner

Besonders die TOHO-Racing-Honda mit Ryuichi Kiyonari wurde der Werksmannschaft gefährlich. Kiyonari saß beide Male im Sattel der CBR, als der Regen einsetzte. Er meisterte diese Bedingungen auf Slicks und fuhr teilweise 10 bis 15 Sekunden schneller als der Rest der Spitze. Mit seinen Teamkollegen Takuma Kunimine und Ikuhiro Enokido sicherte er sich Platz 2. Die Weltmeister von F.C.C TSR Honda France hatten gleich zu Beginn des Rennens einen Sturz in der Schikane vor Start/Ziel und wurden dadurch zurückgeworfen. Am Ende sahen di Meglio, Techer und Mackenzie, der direkt vom Supersport-WM-Sieg in Most angereist war, um erstmals Langstrecke zu fahren, das Ziel mit nur 13,501 Sekunden Rückstand auf das Podest auf Rang 4.

> „Wir haben den Rückstand auf die Sieger von 15 Runden auf 13,5 reduzieren können – das zeigt, dass wir das Potenzial und die Pace für den Sieg hatten. “
>
> Marvin Fritz

Bestes europäisches Team wurde das BMW WorldEWC Team von Werner Daemen aus Belgien. Markus Reiterberger, Ilya Mikhalchik und Jérémy Guarnoni waren auf ihren Dunlops auch bestes Nicht-Bridgestone-Team. Kurzzeitig bestanden noch Hoffnungen auf einen Podestplatz. „Ich bin erleichtert und happy“, so Reiterberger. „Wir haben einen Platz in den Top 10 angepeilt, und das ist ein gutes Ergebnis. Anfangs habe ich ein kleines Problem mit dem Bike bekommen und einige Plätze verloren, doch die haben wir wieder aufgeholt. Der dritte und letzte Stint war nicht nur körperlich, sondern auch mental belastend. Es hat immer wieder geregnet und trocknete dann wieder ab. Ich war mir nicht sicher, ob ich an die Box kommen soll oder nicht. Doch zum Glück bin ich draußen geblieben, wir hatten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.


BÖRNER

BÖRNER

Jäger des verlorenen Platzes: YART holte viel auf

S-PULSE

Marcel Schrötter: Ein Schutzblech kostete Podestplatz

BÖRNER

Ein Podest voller Honda-Mannen: Auf der hauseigenen Strecke fuhr der weltgrößte Hersteller großen Erfolg heraus

eine gute Kommunikation übers Pitboard."

Zum zweiten Mal nach 2017 war Marcel Schrötter am Start. Im Team S-Pulse Dream Racing teilte er sich im Rennen die Suzuki mit Atsumi Cocoro, denn Josh Waters hatte sich im Training verletzt. Gegen Rennhalbzeit lagen sie auf Podestkurs und auf Rang 3. Dann kam das Pech. „Auf der Gegengeraden brach mir der vordere Kotflügel ab, weshalb ich in der folgenden schnellen Linkskurve fast gestürzt wäre", so Schrötter. „Es war nicht sofort klar, was da genau los war. Auf jeden Fall konnte ich auf den Geraden nicht mehr Vollgas fahren. Ich hielt am Streckenrand an und entfernte das Ding mit einem Tritt." Die Rennleitung aber informierte das Team nur über den abstehenden Kotflügel und nicht darüber, dass Schrötter ihn entfernt hatte – und so holte man den Deutschen zum unplanmäßigen Boxenstopp rein. „Mit nur zwei Fahrern hätten wir heute mit einem ganz kleinen Privatteam Großes schaffen können", kommentierte er die geflossenen Tränen.

Drama bei YART

Mit Startplatz 2 und dem „2:05er-Club" hatte sich YART großes ausgerechnet. Canepa hatte kurz nach dem Start die Führung übernommen, Hanika und Fritz waren an diesem Wochenende die noch schnelleren Piloten und sollten noch folgen. Doch dann ging der Zündungsschalter der R1 am entferntesten Punkt von der Box kaputt, und Hanika musste zurückschieben. Insgesamt verlor man dadurch eine halbe Stunde und konnte lediglich auf Rang 43 wieder ins Geschehen eingreifen. Am Ende wurde es noch Platz 23, nachdem man teilweise schneller unterwegs war als die führende Honda. „Es ist echt zum Heulen", so Fritz. „Wir hatten das Potenzial fürs Podest. Karel hat einen Megajob gemacht, als er das Motorrad so schnell zurückgeschoben hat. Es hat nur eine Minute gedauert, um den Fehler zu finden und wieder rauszugehen. Wir wollten unbedingt ein paar Punkte – und das haben wir geschafft. Wir haben den Rückstand auf die Sieger von 15 Runden auf 13,5 reduziert – das zeigt, dass wir die Pace für den Sieg hatten."

Noch ein Hinweis: Die Ergebnisse sind provisorisch, da zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses die Protestfrist noch lief. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM (PROVISORISCH)

Suzuka (J) 6. August 2023, 3. WM-Lauf; 1257,336 km, 216 Rdn. à 5,821 km; 50 Teams gestartet, 45 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Team HRC with Japan Post (Nagashima/Takahashi/Vierge)	Honda	8:00.09,785 h
2.	TOHO Racing (Kiyonari/Kunimine/Enokido)	Honda	+1 Rd.
3.	SDG Honda Racing (Uramoto/Nagoe/Noguchi)	Honda	+3 Rdn.
4.	F.C.C. TSR Honda France (di Meglio/Techer/Mackenzie)	Honda	+ 3 Rdn.
5.	AutoRace Ube Racing Team (Linfoot/Tsuda)	Suzuki	+ 3 Rdn.
6.	Honda Dream RT SAKURAI HONDA (Ito/Hiura/Arakawa)	Honda	+ 3 Rdn.
9.	S-Pulse Dream Racing-ITEC (Schrötter/Cocoro)	Suzuki	+4 Rdn.
23.	YART Yamaha Official EWC TEAM (Canepa/Fritz/Hanika)	Yamaha	+13 Rdn.
25.	Motobox Kremer Racing #65 (Napoli/Dehaye/Rubin)	Yamaha	+14 Rdn.
28.	KM 99 (Mahias/Marino/Mackels)	Yamaha	+16 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	F.C.C. TSR Honda France	136 Punkte
2.	YART-Yamaha	124
3.	BMW Motorrad World EWC	99
4.	Yoshimura SERT Motul	76
5.	Team Kawasaki Webike	64

WM-STAND HERSTELLER

1.	Honda	168 Punkte
2.	Yamaha	108
3.	BMW	84
4.	Kawasaki	76
5.	Suzuki	70

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein Teil der IDM Superbike-Spitze fehlte in der Steiermark, das WM-Gast-Team fuhr aufs Podium

EISELE

Verrückte Wendungen

Die Unwetterwarnungen in der Steiermark trafen stündlich ein, und im Training spalteten die Räder der Superbiker die kleinen Bäche auf dem Red Bull Ring im strömenden Regen. Am Rennsonntag war dann alles anders bei der ohnehin ungewöhnlichen Veranstaltung.

Von: **Anke Wieczorek**

Florian Alt, Ilya Mikhalchik, Bastien Mackels und Leandro Mercado waren nicht am Start. Es war ein Fehlen mit Ansage. Die Topfahrer nahmen am 8-Stunden-Rennen bei der FIM Endurance World Championship in Suzuka teil. Alt hatte sich in der IDM aber schon einen so großen Vorsprung gesichert, dass ihn seine Abwesenheit nicht die Tabellenführung kosten würde. Trotzdem wäre es durchaus interessant gewesen zu erfahren, wie sich der IDM-Erste gegenüber den Superbike-WM-Fahrern Garrett Gerloff und Loris Baz schlägt. Wie schon 2022 absolvierte das Team Bonovo Action BMW aus der Superbike-Weltmeisterschaft auch in diesem Jahr einen Gaststart. In der IDM liegen die Wurzeln des Teams, insbesondere von Teameigner Jürgen Röder und Teamchef Michael „Galle“ Galinski. Die nicht spaßige Wetterlage führte allerdings zu einem Problem: „Wir haben genau eine einzige Reserve-Verkleidung dabei“, so Galinski. „Ich habe unsere Jungs gebeten, ein bisschen Rücksicht aufs Material zu nehmen. In der WM machen sie einiges kaputt, aber da haben wir auch viele Ersatzteile an Bord. Hier sieht das anders aus.“ Wie schon im letzten Jahr fand der IDM Superbike-Einsatz auf Rolling Chassis von BMW statt. Gerloffs Motorrad lief am Freitag das erste Mal, und für den Amerikaner war alles ganz neu.

Was ihn nicht daran hinderte, am Sonntag beide Rennen zu gewinnen. Im ersten Lauf war die Strecke feucht, aber es regnete nicht mehr. Die erste Startreihe schien unglaublich. Der 20-jährige Max Schmidt hatte die Bonovo-Action-Jungs gespalten und stand tatsächlich auf dem zweiten Platz. Der Regen im Qualifying hatte alle Gesetze außer Kraft gesetzt. Das Rennen wurde in der dritten Runde wegen eines Sturzes von Björn Stuppi abgebrochen und anschließend über acht Runden neu gestartet. Baz führte zu Beginn vor dem tapferen Schmidt und Gerloff, Philipp Steinmayr und Toni Finsterbusch. Alle auf BMW.

Wo blieb Hannes Soomer? Der IDM-Zweite rangierte mit der Honda nur auf P 10. Eigentlich sollten die Rennen der große Wurf gegen Alt und Mikhalchik in der Gesamtwertung werden, die diesmal nicht punkten konnten, doch der Plan ging nach hinten los. Der Este hatte schon im Qualifying geklagt, der Honda fehle es an Speed.

In der vierten Runde passierte Max Schmidt ein Fehler, damit war es vorbei mit dem Podestplatz. Von diesem versuchte nun Finsterbusch den nach vorne gerückten Steinmayr zu verstoßen, doch der verteidigte seine Position vehement bis ins Ziel. In der Zwischenzeit war auch an der Spitze bei den Bonovo-Jungs noch ein teaminterner Ellbogeneinsatz erfolgt. Zum Schluss gewann Gerloff das Rennen mit 1,349 Sekunden Vorsprung vor Baz. Weil die beiden als Gastfahrer keine IDM-Punkte bekommen, war Steinmayr der große Abräumer und kassierte zweimal 25 Zähler. Der Österreicher feierte auf seiner Heimstrecke sein erstes IDM Superbike-Podium und war erst sprachlos. Und es wurde noch besser.

Der zweite Lauf ging an der Spitze genauso aus. Jetzt wurde vom Reverse Grid gestartet, bei dem die ersten drei des ersten Laufes auf den Startplätzen 9, 8 und 7 standen. Und jetzt schien sogar ansatzweise die Sonne. Deswegen gab es auch zwei Einführungsrunden, damit sich die Fahrer mit den neuen Verhältnissen vertraut machen konnten. Fantastisch: Baz hatte hier im Rennen lange an Finsterbusch zu knacken, der auf der Bremse extrem stark ist und den Franzosen bis zur achten Runde zappeln ließ. Die trockenen Bedingungen hatten eine große Auswirkung auf das Endergebnis. Alle, die im Regentraining nach vorn gespült worden waren, fanden sich jetzt weiter hinten wieder und umgekehrt. Patrick Hobelsberger stürmte auf den fünften Rang. Soomer wurde Sechster und Luca Grünwald auf der Kawasaki Zehnter. Abgerechnet wird eben erst im Rennen. ■

EISELE

Der heimliche Star: Philipp Steinmayr holt sein erstes IDM-Podium und 50 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sidecar-WM

Wieder ein neuer Sieger

So ein Dauerregen macht mürbe. Harry Payne/Kevin Rousseau zauberten ihrem Teamchef aber mit dem ersten WM-Sieg ein Lächeln aufs Gesicht.

Von: **Anke Wieczorek**

Rolf Steinhausen ist am 27. Juli 2023 runde 80 Jahre geworden und sah beim ersten WM-Sieg seines Teams höchstpersönlich zu. Eine Stunde später als geplant gingen die Sidecars am Samstag ins Sprintrennen. Die Strecke war so nass, dass es zuerst unmöglich war. Harry Payne und Kevin Rousseau zogen gleich am Start vom zweiten Platz an die Spitze, blieben dort bis ins Ziel und feierten. Tim Reeves/Mark Wilkes hatten dahinter gelauert. Sie kamen von P8, im Qualifying hatte es Probleme gegeben, jetzt drifteten sie wie entfesselt durch die Kurven. Reeves: „Wir waren auf dem Weg, Harry einzuholen, aber dann sind mir ein paar Fehler unterlaufen und es hat nicht gereicht." Für Reeves ist der zweite Platz allerdings das bisher beste Saisonergebnis. Im trockenen Hauptrennen am Sonntag wurde sogar noch in der Startaufstellung an den Gespannen gearbeitet. Nach zwei Tagen Dauerregen geriet die Abstimmung fast zur Glückssache. Am Vortag waren die Teams im Zehntelsekunden-Takt auseinander gewesen, und auch jetzt wurde es dramatisch. Payne/Rousseau drehten sich in der ersten Schikane an der zweiten Stelle hinter den Polesettern Todd Ellis/Emanuelle Clement. In der dritten Runde kollidierten Reeves und die Birchall-Brüder. Rennabbruch. Tom Birchall musste mit Verdacht auf Schulter- und Fußverletzung ins Krankenhaus. Beim Re-Start waren 15 Gespanne am Start. Ellis/Clement waren vorne, aber Stephen Kershaw und Ryan Charlwood gönnten ihnen keine ruhige Minute und hatten die Nase auch mal vorn. Lennard Göttlich/Uwe Neubert wurden Achte. Eigentlich hatte Luca Schmidt nach dem Unfall auf dem Schleizer Dreieck darauf spekuliert, die Saison gemeinsam mit Göttlich zu beenden, aber es gab wohl „Kommunikationsprobleme". ■

EISELE

Jetzt WM-Dritte: Harry Payne und Kevin Rousseau

EISELE

Lennard Göttlich und Uwe Neubert haben zusammengespannt

IDM Supersport

Sieg und plötzlich Favorit

Im Qualifying der IDM Supersport dominierte mit Filip Feigl zum ersten Mal ein Triumph-Fahrer. Die Rennsiege trugen andere davon.

Von: **Anke Wieczorek**

Der Tscheche Filip Feigl hatte seine Pole-Position im Regen geholt. Man hätte die Fahrer nachher auswringen können, so nass war es draußen. Dagegen geriet der erste Supersport-Lauf zum Reifenpoker. Es gab die wildesten Kombinationen auf der abtrocknenden Strecke. Andreas Kofler machte das alles nichts aus. Der 18-jährige Österreicher fuhr auf Regenreifen auf und davon. Er ist in der Form seines Lebens. Vor anderthalb Wochen hat er seine Premiere in der Supersport-WM gegeben und in beiden Rennen Punkte geholt, nun raste er seinem ersten Sieg in der IDM Supersport entgegen. Kofler hat an diesem Wochenende einfach alles richtig gemacht. Heimstrecke. Erster Sieg. Fertig. Thomas Gradinger schaffte es, von P 13 aufs Podium zu stürmen. Und Milan Merckelbagh, der vorne auf Slick und hinten auf einen Regenreifen gesetzt hatte, wurde Dritter. Der Niederländer hatte zu kämpfen, war das Überholen doch sehr schwierig, denn mit dem Slick konnte er nur auf der trockenen Linie fahren. Polesetter Filip Feigl wurde Vierter. Im zweiten Lauf fehlte der Tscheche in der Startaufstellung. Der erste Platz blieb leer, stattdessen hantierte das Team in der Boxengasse an der Hinterradbremse. Die ersten Meter im Rennen auf diesmal trockener Strecke sorgten für völlig neue Kräfteverhältnisse. Twan Smits, Leon Orgis, Andreas Kofler, Luca de Vleeschauwer und Thomas Gradinger hatten sich aufgereiht. Am Ende gewann Gradinger zum ersten Mal in diesem Jahr. Und der Zweite Andy Kofler hat am Wochenende so viele Punkte gesammelt, dass er jetzt zu den Titelfavoriten in der Klasse gehört. Melvin van der Voort blieb dagegen unscheinbar. ■

EISELE

Bei Andreas Kofler läuft derzeit alles wie geschmiert

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EISELE

IDM Supersport 300

Pole und Sieg

Philipp Tonn ist auf die Ideallinie eingebogen, und der Titelkampf spitzt sich zu.

In strömendem Regen surfte Philipp Tonn am Samstag zu seinem zweiten Saisonsieg nach der Premiere in Schleiz. In seinem ersten nassen Qualifying seit drei Jahren hatte er sich zuvor die Pole-Position geholt. IDM-Spitzenreiter Walid Khan hatte sich auf der KTM nach dem Start von P10 auf P5 geschoben. Titelverteidiger Marvin Siebdrath musste einen weiten Bogen fahren. Insgesamt ging es kultivierter zu als in einem Trockenrennen. Während Tonn nach vorne freie Sicht hatte, kämpften die anderen mit der Gischt. Khan, Inigo Iglesias, Dustin Schneider und Lennox Lehmann waren die Verfolger, die sich in der Schlussphase beharkten. Am Sonntag war die Strecke trocken. Tonn übernahm wieder die Spitze, aber das war der Tag von Dirk Geiger und der Mannheimer machte kurzen Prozess mit dem Sachsen. Eine elfköpfige Führungsgruppe schenkte sich anschließend einander nichts. Der alte Zustand war wieder hergestellt. Geiger und Iglesias fuhren nebeneinander in die letzte Runde. Der Spanier verlor bei seinem Angriff auf Geiger die Kontrolle über seine Kawasaki, konnte sich aber mit einer Rodeoeinlage als Zweiter ins Ziel retten und ist jetzt neuer Tabellenführer. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SSP: DUCATI-TEST

Max Enderlein ist Teamchef und amtierender Meister in der IDM Supersport. Auf dem Red Bull Ring stieg er als Gastfahrer auf eine Ducati V2 Panigale, um zu testen, ob sie vielleicht für nächstes Jahr infrage kommt. Noch ist es ein privates Projekt. Enderlein ist Teamchef von Andreas Kofler, der aktuell Yamaha fährt.

IDM SBK: WILBERS-GABEL

Das Bonovo Action Team hatte im Rolling Chassis ein Wilbers-Fahrwerk eingebaut, das sich in der IDM bereits beim zweiten Platz in Schleiz von Leandro Mercado bewährt hat. Teamchef Galinski zu der Entscheidung: „Ich denke da ganz pragmatisch. Benny Wilbers hat mir das angeboten, und ehe unsere Jungs mit Standardmaterial fahren, habe ich zugegriffen." Wilbers hat 2023 kein eigenes Rennteam, spannt in der IDM aber mit Kawasaki zusammen.

IDM SBK: RÜCKKEHRER

Pepijn Bijsterbosch, langjähriger Fahrer im Team BCC-alpha-Van Zon-BMW-Racing und jetzt Riding Coach, schwingt sich bei den IDM-Rennen in Assen in zwei Wochen wieder in den Sattel.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Spielberg (A): 06.08.2023; 9. IDM-Lauf; 34,504 km über 8 Runden; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Garrett Gerloff (USA)	BMW	14.11,261 min
2.	Loris Baz (F)	BMW	+1,349 s
3.	Philipp Steinmayr (A)	BMW	+5,281 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+6,602 s
5.	Kamil Krzemien (P)	BMW	+7,667 s

Spielberg (A): 06.08.2023: 10. IDM-Lauf; 56,069 km über 13 Runden; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Garrett Gerloff (USA)	BMW	20.34,274 min
2.	Loris Baz (F)	BMW	+11,319 s
3.	Philipp Steinmayr (A)	BMW	+13,290 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+13,844 s
5.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+13,960 s

PUNKTESTAND

1.	Alt	181
2.	Soomer	127
3.	Finsterbusch	120
4.	Hobelsberger	117
5.	Steinmayr	114
6.	Mikhalchik	111
7.	Mackels	93
8.	Kovacs	80
9.	Krzemien	67
10.	Jähnig	61
11.	Schmidt	60
12.	Mercado	56
13.	Kartheininger	54
14.	Leonov	49
15.	Velthuizen	27

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Spielberg (A): 06.08.2023: 9. IDM-Lauf; 56,969 km über 13 Runden; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	22.54,959 min
2.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+13,115 s
3.	Milan Merckelbagh (NL)	Yamaha	+13,627 s
4.	Filip Feigl (CZ)	Triumph	+28,083 s
5.	Jonas Kocourek (CZ)	Triumph	+28,130 s

Spielberg (A): 06.08.2023: 10. IDM-Lauf; 51,756 km über 12 Runden, 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	19.52,298 min
2.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+0,063 s
3.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+1,519 s
4.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+1,778 s
5.	Leon Orgis (D)	Yamaha	+4,263 s

PUNKTESTAND

1.	Smits	157
2.	Van der Voort	155
3.	Kofler	151
4.	Gradinger	123
5.	De Vleeschauwer	90
6.	Merckelbagh	77
7.	Orgis	75
8.	Prasek	66
9.	Beinlich	60
10.	Kocourek	52
11.	Rörig	47
12.	Feigl	43
13.	Stadelmann	40
14.	Raemy	28
15.	Vugrinec	27

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Spielberg (A): 05.08.2023, 9. IDM-Lauf; 47,443 km über 11 Runden; 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Philipp Tonn (D)	KTM	22.45,882 min
2.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+4,674 s
3.	Walid Khan (NL)	KTM	+4,754 s
4.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+4,805 s
5.	Dustin Schneider (D)	KTM	+5,331 s

Spielberg (A): 06.08.2023, 10. IDM-Lauf; 43,130 km über 10 Runden; 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	KTM	18.47,148 min
2.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,580 s
3.	Philipp Tonn (D)	KTM	+1,006 s
4.	Walid Khan (NL)	KTM	+1,425 s
5.	Ferre Fleerackers (B)	Kawasaki	+3,040 s

PUNKTESTAND

1.	Iglesias	171
2.	Khan	163
3.	Schneider	125
4.	Lehmann	108
5.	Tonn	102
6.	Geiger	97
7.	Fleerackers	97
8.	Bijman	76
9.	Svoboda	72
10.	Siebdrath	62
11.	Szamado	45
12.	Beekmans	45
13.	Alberto	44
14.	Zachmann	44
15.	Molenaar	37

ERGEBNIS WM SIDECAR

Spielberg (A): 05.08.2023; 7. WM-Lauf; 43,130 km über 10 Runden; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Payne/Rousseau (GB/F)	Yamaha	19.52,513 min
2.	Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha	+2,330 s
3.	Päivärinta/de Haas (FIN/NL)	Yamaha	+4,026 s
4.	Birchall/Birchall (GB/GB)	Honda	+8,232 s
5.	Ellis/Clement (GB/F)	Yamaha	+10,918 s

Spielberg (A): 06.08.2023; 8. WM-Lauf; 64,995 km über 15 Runden; 18 Fahrer gestartet, 14 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ellis/Clement (GB/F)	Yamaha	26.23,860 min
2.	Kershaw/Charlwood (GB/GB)	Yamaha	+0,090 s
3.	Christie/Christie (GB/GB)	Yamaha	+0,311 s

PUNKTESTAND

1.	Birchall	153
2.	Ellis	148
3.	Payne	100
4.	Christie	100
5.	Kershaw	99
6.	Päivärinta	76
7.	Reeves	66
8.	Sattler	53
9.	Peugeot	45
10.	Streuer	40

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sieg in Sicht: Randy Krummenacher (#3) ließ im ersten Rennen Kevin Manfredi nicht vorbei

MOTOGP

Sieg und Drama

Mit einem Sieg im ersten Rennen hatte sich Randy Krummenacher zu den WM-Favoriten gesellt. Doch im zweiten Rennen wurde er abgeschossen, und damit rückt der Titel wieder in weite Ferne.

Von: **Imre Paulovits**

Randy Krummenacher hob die Faust gen Himmel, dann hörte er andächtig der Schweizer Hymne zu. Der Intact-Pilot konnte die Erfolgs-Linie seines Landsmanns Dominique Aegerter in der MotoE fortsetzen. Mit diesem Sieg im verregneten ersten Rennen in Silverstone konnte sich der 33-Jährige auf die dritte WM-Position vorschieben und in Schlagdistanz zu den beiden Spitzenreitern Jordi Torres und Matteo Ferrari bringen. Doch am Nachmittag kam Krummenacher nur bis zur ersten Kurve. Er wurde abgeschossen und musste tatenlos zusehen, wie beim erneut nassen Rennen mögliche 25 Punkte buchstäblich den Abfluss hinunterliefen.

Dass er diesmal um den Sieg kämpfen würde, hatte der „Krummenator“ schon vor dem Start nicht verheimlicht. Er fühlte sich mit dem MotoE-Motorrad auf der schnellen Strecke sichtlich wohl und war im Regen noch einmal stärker geworden. Er kämpfte sich an die Spitze des ersten Rennens, und sosehr sich Kevin Manfredi in den letzten beiden Runden auch anstrengte – der Schweizer ließ ihm keine Chance, sich an ihm vorbeizuschieben. „Dieser Sieg war sehr wichtig für die Meisterschaft“, freute sich Krummenacher. „Es war ein super Rennen, das Motorrad war perfekt, das Team hat super gearbeitet.“ Über sein kurzes zweites Rennen war der Schweizer, der vom Podest aus noch liebe Grüße an seine Lebensgefährtin geschickt hatte, die nicht etwa zu Hause, sondern bei dem kalten und nassen Wetter nur wenige Meter weiter in der warmen Hospitality auf ihn wartete, sichtlich erbost. „Das zweite Rennen wollte ich eigentlich auch gewinnen, denn ich hatte wiederum alles, um das zu machen. Leider hat der Ferrari einen großen Fehler gemacht, ist übermütig und viel zu schnell in die erste Kurve reingestochen. Ich war schon sehr schnell, er hat es einfach völlig übertrieben und Zannoni und mich herausgekickt. Racing ist so, vom Sieg zum Sturz, das kann es geben, das habe ich akzeptiert, und weiter geht’s. Ich habe derzeit eine sehr gute Form, möchte diese in zwei Wochen in Österreich wieder zeigen und dort versuchen, so viele Punkte wie möglich zu holen.“

Wieder hartes Duell

So wurde der Kampf um den zweiten Sieg an diesem Tag zwischen Mattia Casadei, der gegenüber dem ersten Rennen noch einmal zulegen konnte, und dem erneut starken Eric Granado ausgetragen. Casadei legte in den letzten beiden Runden noch einmal nach. So geriet Granado aus der Schlagdistanz, und der Italiener aus dem Team von Sito Pons konnte seinen zwei Siegen aus dem Vorjahr den ersten in diesem Jahr hinzufügen. „Ich hatte ein gutes Gefühl und habe die letzten beiden Runden einfach gepusht, wie ich nur konnte“, freute er sich. Der zweite Intact-Pilot Héctor Garzó hielt im ersten Rennen eine Zeit lang mit Krummenacher mit, bekam dann aber immer mehr Rutscher über das Vorderrad und wurde Vierter, fuhr also auch diesmal in die Top 5. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Silverstone (GB): 5. August 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Randy Krummenacher (CH)	12.17,994 min
2.	Kevin Manfredi (I)	+0,142 s
3.	Eric Granado (BR)	+1,089 s
4.	Héctor Garzó (E)	+1,376 s
5.	Jordi Torres (E)	+1,639 s
6.	Mattia Casadei (I)	+2,586 s
7.	Miquel Pons (E)	+9,574 s
8.	Matteo Ferrari (I)	+13,254 s
9.	Mika Perez (E)	+13,706 s
10.	Andrea Mantovani (I)	+13,961 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Silverstone (GB): 5. August 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Mattia Casadei (I)	14.07,906 min
2.	Eric Granado (BR)	+1,108 s
3.	Nicolas Spinelli (I)	+6,776 s
4.	Jordi Torres (E)	+6,909 s
5.	Héctor Garzó (E)	+7,724 s
6.	Andrea Mantovani (I)	+9,115 s
7.	Matteo Ferrari (I)	+10,359 s
8.	Hikari Okuba (J)	+19,483 s
9.	Kevin Manfredi (I)	+19,776 s
10.	Mika Perez (E)	+19,846 s

WM-STAND

1.	Torres	168 Punkte
2.	Ferrari	153
3.	Casadei	124
4.	Krummenacher	123
5.	Garzó	122
6.	Granado	107
7.	Manfredi	81
8.	Spinelli	76
9.	Mantovani	75
10.	Zannoni	63

MOTOGP

Gedämpfter Schaum: Es blieb bei nur einem Sieg

MOTOGP

Casadei (#40) und Granado (#51) in Rennen zwei

MOTOGP

Hinter ihnen wurde Spinelli (r.) Dritter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nach zwei Läufen ging nichts mehr: Tom Kochs Kampf gegen den Schlamm

ADAC MOTORSPORT

Apokalyptische Szenen

Wilde Wetterkapriolen begleiteten beim fünften ADAC MX Masters-Rennen der Saison in Gaildorf den Tagessieg von KTM-Superstar Jeffrey Herlings. Der Holländer verwies Honda-Pilot Pauls Jonass und den Thüringer Tom Koch (Kosak KTM) auf die Plätze. Die Veranstaltung musste wegen des Regens vorzeitig beendet werden.

Von: **Frank Quatember**

Auf Regen folgt bekanntlich Sonnenschein. Oder umgekehrt, wie beim MX-Masters-Wochenende auf der berühmten WM-Strecke „Auf der Wacht“ im schwäbischen Gaildorf. Am Samstag war Badewetter angesagt und viele Tausend Fans machten es sich zum ersten Lauf der Masters-Klasse rund um die spektakuläre Berg- und Talbahn gemütlich.

Neben dem gewohnten Starterfeld hatten sich als i-Tüpfelchen die WM-Stars Jeffrey Herlings (KTM) und Pauls Jonass (Honda) angesagt. Beide sind nach Verletzung wieder fit und nutzten Gaildorf als WM-Test. Kein Wunder also, dass der Holeshot in Lauf 1 an den bulligen Holländer ging, doch Henry Jacobi (Sarholz KTM) hatte wenig Respekt und passierte mit „einem fulminanten Überholmanöver“ (Jacobi) den fünfmaligen Weltmeister. Eine Majestätsbeleidigung, doch zwei Kurven später schlug Herlings zurück und fuhr auf und davon. Trotz mangelnder Fitness verteidigte Jacobi Rang 2 clever bis zum Ziel. Markenkollege Tom Koch fuhr nach schlechtem Start ein starkes Rennen, konnte in der Schlussrunde sogar noch den Letten Jonass einfangen und Dritter werden.

Pech für Max Nagl

Tabellenführer Max Nagl hatte dagegen Probleme mit der Kupplung. Mehr als Rang 8 war für den 35-Jährigen nicht drin.

Über Nacht kam der Regen und sorgte für apokalyptische Szenen auf der völlig verschlammten Strecke und im Fahrerlager. Der zweite von drei Läufen nach der Mittagspause war eine Sache für „The Bullet“. Das Kraftpaket kam noch am besten mit den irregulären Bedingungen zurecht und siegte deutlich vor Jonass und Nagl. Der lettische Ex-Weltmeister lag zunächst in Sichtweite seines WM-Kollegen, verlor allerdings entscheidende Sekunden beim Überrunden. Dadurch kam Verfolger Nagl fast an das Hinterrad von Jonass, bis ihn dasselbe Schicksal wie den Letten ereilte.

Tom Koch hatte auch seine liebe Not mit der Strecke, konnte aber Rang 4 nach Hause bringen und den Schaden begrenzen, während Henry Jacobi lange in einer ultratiefen Rille steckenblieb und sich trotzdem noch als Sechster ins Ziel kämpfte. Im Anschluss an das Rennen hatten Organisatoren, Teams und Fahrer die Faxen dicke und sagten die restlichen Rennen ab. Zu 100 Prozent eine schwere, aber die einzig richtige Entscheidung.

„Der Sturm wird stärker“, erklärte Clubchef Ralf Schweda, und Titelfavorit Max Nagl meinte: „Die Strecke hat nur noch eine Spur und die Rillen sind teils so tief, dass wir mit dem Rahmen steckenbleiben. Und mit dem Sturm wird es einfach zu gefährlich für die Fahrer, aber auch für Streckenposten und Zuschauer.“ Hinter dem Trio Herlings, Jonass und Koch belegten die beiden ehemaligen WM-Piloten Jacobi und Nagl in der Veranstaltungswertung die Top-5-Plätze. ■

ADAC MOTORSPORT

Trotz Abbruch: Nagl bleibt vorn

ADAC MOTORSPORT

Der Dominator: Jeffrey Herlings

ADAC MX MASTERS

1. Lauf, Gaildorf (D), 5. August

1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM
2.	Henry Jacobi (D)	KTM
3.	Tom Koch (D)	KTM
4.	Pauls Jonass (LV)	Honda
5.	Jordi Tixier (F)	Honda
6.	Boris Maillard (F)	Suzuki
7.	Maximilian Spies (D)	KTM
8.	Max Nagl (D)	Honda
9.	Adam Sterry (GB)	KTM
10.	Tim Koch (D)	Husqvarna

2. Lauf, Gaildorf (D), 6. August

1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM
2.	Pauls Jonass (LV)	Honda
3.	Max Nagl (D)	Honda
4.	Tom Koch (D)	KTM
5.	Simone Croci (I)	Husqvarna
6.	Henry Jacobi (D)	KTM
7.	Jordi Tixier (F)	Honda
8.	Jakub Teresak (CZ)	Husqvarna
9.	Maximilian Spies (D)	KTM
10.	Boris Maillard (F)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	303 Punkte
2.	Tom Koch	272
3.	Jordi Tixier	224
4.	Adam Sterry	221
5.	Maximilian Spies	195
6.	Henry Jacobi	187
7.	Nico Koch (D)	134
8.	Jakub Teresak	121
9.	Noah Ludwig (D)	117
10.	Simon Jost (D)	110

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Michelsen übernimmt

Finale: Kolodziej (gelb) vor Michelsen (weiß), Lebedevs (rot) und Kubera (blau)

QUASCHNING

Janusz Kolodziej konnte seinen Vorjahressieg in Güstrow wiederholen und dominierte die Konkurrenz. Leon Madsen erlebte sein Waterloo, ging mit nur vier Punkten unter und musste die Führung in der EM an Mikkel Michelsen abgeben.

Von: **Andreas Fahldiek**

Bereits zum achten Mal fand ein SEC-Rennen in Güstrow statt. Bei der mit 298 Metern kürzesten Bahn der EM ist auffällig, dass sich die Start-/Ziellinie fast direkt hinter der letzten Kurve befindet. Gut präpariert ließ das Oval etliche Überholvorgänge zu, die öfters erst in der letzten Kurve entschieden wurden. Die Startbahnen wurden im Verlauf des Rennens immer wichtiger. Besonders die dritte und die Außenbahn waren am begehrtesten.

Gleich im ersten Lauf trafen Kolodziej, Dominik Kubera, Grzegorz Zengota und Andreas Lyager aufeinander. Es waren die Fahrer, die beim EM-Auftakt in Czestochowa verletzungsbedingt nicht starten konnten. Kolodziej setzte nach spannendem Finnish, eine erste, eindrucksvolle Duftmarke. Das erwarteten die meisten der über 7000 Zuschauer auch von den beiden deutschen Startern, Kai Huckenbeck (mit permanenter Wildcard) und Norick Blödorn (Tages-Wildcard). Beide trafen in Lauf 4 aufeinander. Huckenbeck kam zwar nicht mehr an Patryk Dudek heran, aber Blödorn verwies überraschend Titelverteidiger Leon Madsen auf den letzten Platz!

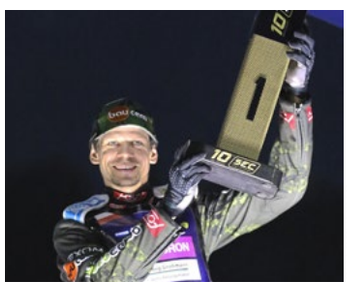
Huckenbeck verbessert

Auffällig war bei Blödorn, dass er gut aus den Bändern kam, dann aber zumeist unerklärlich nach hinten „durchgereicht“ wurde. Von einem England-Profi mit einem Average von fast sieben Punkten darf man eigentlich mehr erwarten. Huckenbeck zeigte sich verbessert am Start. Er verpasste den Hoffnungslauf nur um zwei Punkte. Diese verlor er in Lauf 10. An zweiter Stelle liegend, hatte Huckenbeck in der dritten Kurve von Runde 2 einen Maschinendefekt und fuhr unkontrolliert in den Airfence.

Obwohl der einzige englische Teilnehmer, Adam Ellis, furios mit zwei Laufsiegen ins Rennen startete und Lust auf mehr machte, enttäuschte der Britische Meister von 2021 anschließend total und fährt seiner Form weiterhin hinterher. Die größte Enttäuschung des Abends war jedoch Leon Madsen. Man merkte dem Europameister an, dass er sich von Anfang an auf dieser Bahn nicht wohlfühlte. Der Däne kam über ein mageres, seinen eigenen Ansprüchen nicht gerecht werdenden 0-1-1-1-1 nicht hinaus.

Ganz anders erging es Landsmann Mikkel Michelsen, der sich mit dem Punktbesten aus den Vorläufen Kolodziej direkt für das Finale qualifizieren konnte. Michelsen gewann im Endlauf zwar den Start, musste aber den unermüdlich angreifenden Polen Ende der ersten Runde vorbeiziehen lassen. Mit seinem zweiten Platz übernahm Michelsen mit einem Vorsprung von neun Punkten die Führung in der Gesamtwertung. Auch in diesem Jahr erhält der neue Europameister einen garantierten Startplatz in der GP-Weltmeisterschaft 2024.

Für Michelsen könnte der Gewinn dieser Europameisterschaft ein rettender Anker werden, denn in der Grand-Prix-Wertung liegt er bereits satte 37 Punkte hinter dem rettenden sechsten Platz, der den Verbleib im GP 2024 sichern würde.



QUASCHNING

Star des Abends: Janusz Kolodziej

Guter Startplatz außen

Star des Abends war natürlich Janusz Kolodziej. Der Vizeeuropameister mußte sich lediglich in Heat 15 dem Tschechen Jan Kvech geschlagen geben. „Im vierten und fünften Durchgang wurde der Bahnbelag anders präpariert. Mehr Wasser drang ein, und die Bedingungen änderten sich. Ich hatte aber eine gute Maschine. Wir haben für das Finale noch einen Wechsel riskiert, und es hat sich ausgezahlt. Auch habe ich mit der Außenbahn einen guten Startplatz ausgewählt. Grzegorz Zengota hat mir dabei geholfen. Er fuhr in seinem letzten Lauf auch von der Außenbahn und sagte mir, es sei gut“, kommentierte Kolodziej im polnischem Fernsehen.

Der nächste Europameisterschaftslauf ist am 9. September in Bydgoszcz in Polen. ■

SPEEDWAY-WM

Güstrow (D), 5. August

1.	Janusz Kolodziej (PL)	17 Punkte
2.	Mikkel Michelsen (DK)	14
3.	Andzejs Lebedevs (LV)	11
4.	Dominik Kubera (PL)	10
5.	Patryk Dudek (PL)	10
6.	Antonio Lindbäck (S)	9
7.	Kacper Woryna (PL)	8
8.	Adam Ellis (GB)	7
10.	Kai Huckenbeck (D)	7
16.	Norick Blödorn (D)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 4 Läufen

1.	Mikkel Michelsen	29 Punkte
2.	Leon Madsen	20
3.	Andzejs Lebedevs	19
4.	Patryk Dudek	19
5.	Kacper Woryna	19
6.	Janusz Kolodziej	17
7.	Dimitri Bergé (F)	17
8.	Kai Huckenbeck	13
9.	Szymon Wozniak (PL)	12
20.	Norick Blödorn	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Finale: Svedik (#22) vor Krajcovic (#34) und Weltmeister Bailo (#17)

LANNING

Tschechen im Schlamm

In einer beispiellosen Schlammschlacht in England wurde die Flattrack-WM-Saison mit einem tschechischen Doppelsieg eröffnet. Der einzige deutsche Teilnehmer Markus Jell war trotz Platz 8 nicht ganz unzufrieden.

Von: **Thomas Schiffner**

Dass die FIM der Flattrack-WM als Zukunftssport hohe Priorität einräumt, war bei der Saisonpremiere gleich mehrfach ersichtlich: Mit dem National Speedway Stadium in Manchester wurde eine Kultstätte der Drifter gewählt, FIM-Bahnsport-Boss Armando Castagna reiste als Jury-Präsident an, und die WM hat ihren Namen langsam wirklich verdient, denn die 27 Piloten und Amazone Yasmin Poppenreiter kamen aus elf Nationen, davon vier Fahrer aus den USA, Australien und Argentinien, also aus Übersee.

Wer nicht mitspielen wollte, war der Wettergott. Insel-typisch regnete es nur einmal, und das war immer. Nach dem dritten der vier Vorlaufdurchgänge war die Bahn unfahrbar, aber mit schwerem Gerät wurden die Schlammmassen nach außen und innen geschoben.

Nur noch eine Fahrspur

So ging es in die Heats 13-16, ins Last-Chance-Heat und das einzig entscheidende Finale über 12 Runden. Schon nach den Vorläufen lagen die Tschechen Ondrej Svedik und Ervin Krajcovic vorn, Dritter war der amerikanische Profi Sammy Halbert, der auf seiner GasGas dieses Jahr alle fünf WM-Läufe bestreiten will.

Markus Jell kam zuerst nicht ins Rennen und musste als Vierzehnter ins Last Chance Heat, aus dem die ersten zwei noch in den Endlauf kamen. „Wir starten dieses Jahr auf einer 2023er-KTM von Hanson Schruf. Ich hatte aber sehr wenig Vorbereitungszeit und konnte zunächst keine Abstimmung finden. Jürgen Liebmann (Vater von Celina, die Red.) war mein Mechaniker. Er hat mir sehr gute Tipps gegeben, sodass es dann immer besser lief“, berichtete der 41-Jährige.

Der deutsche Eisspeedwaymeister aus Niederbayern musste von P5 ins Last Chance, konnte aber als Zweiter starten und war schon in der ersten Kurve vorn. Vor dem Briten Jack Bell qualifizierte er sich als Elfter für das Grand Final, was aber Startplatz 5 in der zweiten Reihe bedeutete.

Die Tschechen Svedik und Krajcovic zogen auf und davon, Überholmöglichkeiten gab es auf nur einer befahrbaren Spur keine mehr. Halbert wurde Dritter, konnte aber sein Potenzial bei diesen Bedingungen mutmaßlich nicht ausspielen. Das galt auch für Titelverteidiger Gerard Bailo, der Spanier wurde Vierter. Danielle Tonelli stürzte im Finale und wurde disqualifiziert.

Jell konnte sich auf Platz 8 nach vorn kämpfen: „Ich war lange Siebter, verlor dann einen Platz, weil ich aus der Spur rauskam. Unter dem Strich bin ich aber zufrieden.“

Beste(r) Österreicher(in) war Yasmin Poppenreiter, die vor ihrem Landsmann Klaus Mayr auf P23 kam. ■

LANNING

Krajcovic, Svedik, Halbert (v.l.)

FLATTRACK-WM

Manchester (GB), 5. August

1.	Ondrej Svedik (CZ)	Yamaha
2.	Ervin Krajcovic (CZ)	KTM
3.	Sammy Halbert (USA)	GasGas
4.	Gerard Bailo (E)	KTM
5.	Jarred Brook (AUS)	Husqvarna
6.	Matteo Boncinelli (I)	GasGas
7.	Matias Lorenzato (RA)	Zaeta
8.	Markus Jell (D)	KTM
23.	Yasmin Poppenreiter (A)	GasGas
24.	Klaus Mayr (A)	Kawasaki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 5 Läufen

1.	Ondrej Svedik	25 Punkte
2.	Ervin Krajcovic	22
3.	Sammy Halbert	20
4.	Gerard Bailo	18
5.	Jarred Brook	16
6.	Matteo Boncinelli	15
7.	Matias Lorenzato	14
8.	Markus Jell	13
9.	Eric Reverté (E)	12
10.	Jack Bell (GB)	11

NACHRICHTEN

MÜLLER/MAURER BAHNPOKAL-SIEGER

Der Bahnpokal der Seitenwagen sollte dieses Jahr in Melsungen über zwei Tage ausgefahren werden. Nach dem ersten Tag führten die Klein-Krotzenburger Fabian Müller/Peter Maurer (8 Punkte) vor dem Damengespann Nicole Standke/ Desiree Holstein (7) und den Neuenhasslauern Jens Lorei/Ralf Bittner (7). Wegen starken Regens konnte am Sonntag nicht mehr gefahren werden und der Zwischenstand wurde zum Endergebnis. Auch die Solo- und die I-Seitenwagenklasse wurden gestrichen.

HUMMEL IN HERTINGEN

Das Flutlicht-Grasbahnrennen am Samstag im badischen Hertingen gewann Ex-Weltmeister Romano Hummel (NL) vor dem Dänen Jacob Bukhave und dem Tschechen Hynek Stichauer. Der beste Deutsche David Pfeffer wurde nur Sechster. Die Gespannklasse gewannen eine Woche vor dem EM-Finale die Briten Godden/ Smith vor Brandhofer/Mollema und San Millan/Zapf.

AUS FÜR DANIIL IWANOV

Der Russe Daniil Iwanov, Eisspeedway-Weltmeister in den Jahren 2013, 2014, 2019 und 2020, erklärte seinen sofortigen Rücktritt vom Eisspeedway. Der 36-Jährige zählt zu den besten Eispiloten der Geschichte, durfte aber wegen Putins Ukraine-Invasion wie alle Russen nicht an der WM 2023 teilnehmen und wäre wahrscheinlich auch für 2024 suspendiert worden.

VENUS WILL STARTEN

Die Titelverteidiger Markus Venus/Markus Eibl wollen kommenden Samstag beim Finale der Grasbahn-Seitenwagen-EM in Bad Hersfeld starten. Venus hatte sich vor neun Wochen in Altrip komplizierte Fußverletzungen zugezogen, Eibl sich an der Mittelhand und am Sprunggelenk verletzt. Die Pfarrkirchener treffen mit Mitch Godden/Paul Smith (GB) auf ihre schwersten Gegner.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DB11 V8 Coupé, EZ 11/2019, 12999 km, 375 kW (510 PS), Fzg-Nr. 206667, onyx black metallic, 162.007,- € (MwSt. n. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60619

Aston Martin DBS Superleggera, Volante, EZ 12/2020, 6958 km, 533 kW (724 PS), Fzg.-Nr. 206718, white stone metallic, 319.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60620

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

BMW Alpina

Alpina B4 S Coupé, Bj. 6/2017, 24000 km, 1. Hd., alpinablau-metallic, 8-fach bereift, reichhaltige Ausstattung, scheckh.gepfl., unfallfrei, 52.900,- €. Tel. 0172/3168655

Cadillac

Cadillac Cabriolet, Bj. 7/67, Classic Data 2, anthrazitmet. Leder beige, TÜV/H neu, 32.000,- €, Inzahlung/Finanzierung/Lieferung. Tel. 01724540000

De Tomaso

1974 DeTomaso Pantera, 1-A-Ausnahmefahrzeug! Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Ferrari

2022 Ferrari SF90 Spider, erst 430 km, Two-Tone Lack, 1. Hand. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Ford

Mustang GT, Bj. 7/1966, 3700 Meilen, 150 kW (204 PS), rot candyapple, 1 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Leder, VB 53.000,- €. 83703 Gmund, Tel. 0171/8128177

mehr: motor-klassik.de Nr. 60629

Jaguar

F-Type P300, 10/2019, 1. Hand, 23200 km, 300 PS, TÜV u. Garantie bis 10/24, alle Inspektionen, Xenon, Navigation, Klima, mehr Zubehör, 1A-Zustand, 44.000,- €. 44795 Bochum, Tel. 0234-70905777

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60592

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes

2018 Mercedes AMT GT C, Roadster, erst 5.242 km, neuwertig, Garantieverlängerung. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

G 63 AMG 4x4, Neuwagen ohne EZ, schwarz exclusive Leder rot, 0 km, sofort abzugeben, 375.000,- €, inkl. MwSt., Inzahln. möglich. Tel. 0172/4540000

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Porsche Motorüberholung
TTP Automotive GmbH
986/987 996/997
Zuverlässige Technik durch Vollstahlbuchsen und Schmiedekolben. Auf Wunsch Hubraumerweiterung mit Mehrleistung - ohne Mehrkosten!
TÜV-Eintrag und Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

928 GTS 5.95, 2. Hand, 86000 km, schwarz Leder grau, Schiebedach, Scheckheft gepflegt, 69.500,- € VB. Tel. 0172/4540000

1972/73 Porsche 911 Carrera 2.7 RS nur Original ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche 911/996 Carrera Cabriolet, Turbo-Umbau von Freisinger, 300 PS, EZ 2000, orig. 49500 km, deutsch, 2. Hd., 6-Gang, Leder, Klima, blaumet., Garagenfzg, guter Zustand, 42.500,- €. Tel. 0171/6733977

911 997 Carrera 2, WLS X51, 164000 km, 280 kW (381 PS), 2. Hd., Schaltgetriebe, schwarz, Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SD, NR, PZ-Scheckheft, deutsches Fzg., VB 54.900,- €. Köln, Tel. 0172/7367273

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

schäfer RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW

VW Golf GTI Clubsport, Neufahrzeug, v. Extras, ohne Zul., 0 km, NP 51.000,- €, Preis 39.900,- €. Tel. 0162/3203533

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 35/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

ADAC

Motorsport-Safari: Am Nürburgring durften die Fans in Bussen erstmals gleichzeitig mit den Rennwagen auf die Strecke

Verbandelung mit den Zuschauern

Zur IDM am Schleizer Dreieck MSa 33/2023

Leider gab es im Vorfeld keine angemessene Berichterstattung zum Jubiläum des Schleizer Dreiecks. Die nunmehr 100-jährige Piste ist Deutschlands älteste noch in Betrieb befindliche Naturrennstrecke. Und jeder, der dort Rennen fährt, und erst recht jeder, der dort mal mit einem der vermeintlich „polsternden" Maisfelder am Streckenrand Bekanntschaft gemacht hat, wird bestätigen, dass die Layoutänderungen von 1988 und 2004 nichts am Attribut „Naturrennstrecke" geändert haben. Nach einigen Tiefs in der Nachwendezeit ist die Strecke inzwischen wieder gut etabliert. Die drei Rennwochenenden der IRRC-Serie, der Classic- und Jubiläumsveranstaltung und zuletzt der IDM (32 000 zahlende Zuschauer!) boten eine hervorragende Mischung aus Sport und Tradition und genügten auch organisatorisch höchsten Ansprüchen. Absolut schleiztypisch ist die außergewöhnliche Verbandelung mit dem Zuschauer durch die offenen Fahrerlager und „ein bisschen Flatterband" für die Streckenabsperrung. Danke für 100 Jahre Schleiz und kein Ende!

Jens Köhler
D-10369 Berlin

Ein ganz tolles Rennsport-Wochenende inmitten einer grandiosen Zuschauerkulisse am traditionsreichen Dreieck in Thüringen! Ein Vorfall allerdings trübte meine ansonsten ausgezeichnete Laune. Die Geschehnisse rund um den schweren Unfall beim Seitenwagenrennen! Ein klares Minus gibt es hier für die Rennleitung. Man hätte eher abbrechen können. Aber die zwei völlig schuldlos verunglückten Gespanne im Nachhinein auch noch zu disqualifizieren und obendrein eine lustige Siegerehrung durchzuführen, finde ich das ganz falsche Signal. Außerdem war die Kommunikation zu den Zuschauern bzw. Angehörigen mehr als fragwürdig. Aber, und das sei nochmals hervorgehoben, insgesamt wieder eine hervorragende Veranstaltung! Gute Besserung an die Piloten bzw. Beifahrer Sattler, Schmidt und Krieg!

Mirko Leopold
D-09243 Niederfrohna

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 10. August		
21.00	F1-Klassiker, GP Japan 2000	Sky Sport F1*
Donnerstag, 10. August		
20.00	24h Nürburgring 2023, Highlights	Motorvision TV*
21.00	F1-Klassiker, GP Frankreich 2004	Sky Sport F1*
Freitag, 11. August		
17.40	Goodwood FOS 2023, Highlights	Motorvision TV*
18.00	IndyCar Nashville, Highlights	Sky Sport F1*
19.00	IndyCar Indianapolis, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
20.00	NASCAR Cup Michigan, Highlights	Motorvision TV*
20.30	Formel 1, Saisonrückblick 2021	Sky Sport F1*
21.30	Formel 1, Saisonrückblick 2022	Sky Sport F1*
Samstag, 12. August		
11.00	GTWC/IGTC 24h Spa, Highlights	Sky Sport F1*
17.30	IndyCar Indianapolis, Training (Aufz.)	Sky Sport F1*
18.30	IndyCar Indianapolis, Qualifying (Wh.)	Sky Sport F1*
20.00	IndyCar Indianapolis, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 13. August		
08.45	IMSA-Sportwagen, Road America (Wh.)	Motorvision TV*
09.30	IndyCar Indianapolis, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
ab 14.00	F1: Alle Vettel-WM-Rennen (bis 22.45)	Sky Sport F1*
15.25	NASCAR Truck Series, Richmond (Zus.)	Sport 1+*
16.00	MX2-WM Uddevalla, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2
17.00	MXGP-WM Uddevalla, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2
ab 17.35	Supercars Sydney, die Rennen (Wh.)	Motorvision TV*
20.00	NASCAR Cup Series, Indianapolis **LIVE**	Sport 1+*
22.15	Rallye-ÖM/ÖRM, Rallye Weiz (Zus.)	ORF Sport+*
Montag, 14. August		
ab 12.30	Motocr.-WM Uddevalla, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2
ab 16.35	Div. Rallye-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*
ab 20.00	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.40)	Motorvision TV*
Dienstag, 15. August		
20.00	Speedway-WM, GP Riga (Zus.)	Eurosport 1

Livestream/Internet

Samstag, 12. August	
ab 08.00	Oldtimer-GP Nürburgring, der Samstag **LIVE** www.oldtimergrandprix.com
Sonntag, 13. August	
ab 08.00	Oldtimer-GP Nürburgring, der Sonntag **LIVE** www.oldtimergrandprix.com

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
11.08.	NASCAR Trucks, Indianapolis Raceway Park	USA
12.08.	IndyCar Series, Indianapolis GP	USA
12./13.08.	50. Oldtimer Grand Prix, Nürburgring	D
12./13.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Indianapolis GP	USA
13.08.	Tourenwagen/BTCC, Knockhill	UK
Motorrad		
11.08.	Speedway-U21-Team-WM, Riga	LV
12.08.	Speedway-GP, Riga	LV
12.08.	Grasbahnrennen & Seitenwagen-EM, Bad Hersfeld	D
12.08.	Motocross US-Nationals, Unadilla	USA
12.08.	Speedway, Moorwinkelsdamm	D
12./13.08.	Supermoto-IDM, Harzring	D
13.08.	Motocross-WM, Uddevalla	S
13.08.	Grasbahnrennen, Rastede	D
15.08.	Speedway, 70 Jahre Rottalstadion, Pocking	D

Vorschau

LAS VEGAS GRAND PRIX

Formel 1: Wir blicken schon mal voraus auf das Saisonhighlight in Las Vegas

INDYCAR

IndyCar & NASCAR: Das große Doppel-Event auf dem Indy-Grand-Prix-Kurs

OGP

Oldtimer Grand Prix: Das große Klassiker-Treffen in der Eifel feiert Jubiläum

ARCHER

MXGP: Die weltbesten Crosser treffen sich im schwedischen Uddevalla

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DAS SPIEL IST NIE AUS.

kicker

WEB | APP | PRINT | SOCIAL | PODCAST | SHOP

JETZT IM HANDEL!

Gleich bestellen!
Telefon +49 (0) 911 216-2222
E-Mail: heftbestellung@kicker.de
www.kicker.de/blsh
Dein Händler in der Nähe:
www.mykiosk.com

FOTO: IMAGO/SCHWÖRER PRESSEFOTO

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.